Die Entwicklung des großstädtischen Verkehrs und die Wohnungsfrage mit besonderer Berücksichtigung der Münchener Verhältnisse.

Wissenschaftliche Abhandlung

zur Erlangung der Doktorwürde
an der Staatswirtschaftlichen Fakultät der
Ludwig - Maximilians - Universität München

vorgelegt von

Herta Schräder

1938

Berichterstatter: Prof. Weber.

Tag der mündlichen Prüfung: 31. Mai 1938

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Meinen Eltern

Inhaltsverzeichnis

Seite

I. Voraussetzungen zur Entstehung der deutschen Großstädte 5
a) Die Entwicklung der Industrie und des Transportwesens 5
b) Binnenwanderung und Berufsumschichtung 10

II. Der moderne Großstadtverkehr 17
a) Die Straßenbahn 17
b) Der Omnibus 20
c) Die Stadtbahn 22
d) Der Kraftverkehr 25
e) Der sonstige Straßenverkehr 28

III. Die Wirkung des großstädtischen Verkehrs auf den Wohnungsmarkt 30
a) Die Citybildung 30
b) Die Bevölkerungszunahme in der inneren Agglomeration 39
c) Die Bevölkerungszunahme in der äußeren Agglomeration 44
d) Der Einfluß auf die Wohnform 52
e) Der Einfluß auf die Mieten 58
f) Wohnviertelverlagerung und Industrieverlagerung . . 64

IV. Tarifpolitik und Wohnungsfrage 67
a) Der Einfluß des Leistungstarifs 67
b) Der Einfluß des Einheitstarifs 71

V. Zusammenfassung der Ergebnisse . . . 74

Literaturverzeichnis . . . . . 77—78

I. Voraussetzungen zur Entstehung der deutschen Großstädte.

Der Begriff „Großstadt" ist der Statistik entnommen. Man hat sich geeinigt, Städte mit 100 000 Einwohnern und mehr Großstädte zu nennen. Jedoch ist der Begriff „Großstadt" mehr als eine bloße statistische Bezeichnung, da das Zusammenleben und die Arbeit der Menschen in den modernen Großstädten eine soziologische Erscheinung von besonderer Eigenart geworden ist.

Es ist zunächst eine geeignete Bezeichnung für das vom großstädtischen Verkehr bediente Siedlungsgebiet festzulegen. Durch die Citybildung einerseits und die Randwanderung der Industrie andererseits werden die den Großstädten benachbarten Orte immer mehr zu Wohnplätzen oder Arbeitsstätten der Großstadtbevölkerung. Die großstädtischen Verkehrsmittel greifen sehr oft über die politischen Stadtgrenzen hinaus und vertiefen die vielfältigen Beziehungen zwischen der Großstadt und den ihr vorgelagerten Gemeinden. Der Wirtschaftsraum der Großstädte erstreckt sich also über die politischen Grenzen hinaus und es wäre erstrebenswert, alle Flächen, deren Verkehrsintensität so stark ist, daß ein innerstädtisches Verkehrsmittel erforderlich wird, der Großstadt auch de jure einzugliedern. Solange aber das organische Wachstum einer Großstadt andauert, wird sich nie verwirklichen lassen, daß Wirtschaftsgebiet und politische Stadtgrenze sich decken. Da die den Großstädten vorgelagerten Gemeinden als Wohnplatz der großstädtischen Bevölkerung eine große Rolle spielen, ist es notwendig, sie in den Rahmen dieser Arbeit einzubeziehen. Die Großstadt soll „innere Agglomeration" genannt werden, die ihr vorgelagerten Gemeinden „äußere Agglomeration". Für München wird die äußere Agglomeration beschränkt durch einen Kreis mit dem Radius 15 km um den Stadtmittelpunkt (nördlicher Turm der Frauenkirche)[1]). Die Einflußsphäre Münchens erstreckt sich noch weiter, jedoch kann hier davon abgesehen werden, die Grenzen noch weiter hinauszuschieben, da die weitere Einflußsphäre nicht mehr vom innerstädtischen Verkehr bedient wird.

a) Die Entwicklung der Industrie und des Transportwesens.

Die technisch-wirtschaftliche Entwicklung Europas ging von England aus. Die Schaffung der Arbeitsmaschinerie in Verbindung mit der Dampfkraft zog immer weitere Kreise. Es entstanden neue

[1]) Morgenroth, Die Quellen des Münchner Wirtschaftslebens.

Verfahren, die die überkommene Wirtschaft revolutionierten, der Übergang vom Holzkohlehochofen zum Kokshochofen überwand den Stahlmangel, der im Anfang des 19. Jahrhunderts bestand. „Erst der Übergang von der organischen zur anorganischen Materie ermöglichte die ungeheure Mengenentfaltung unserer Produktion im 19. Jahrhundert und mit ihr eine entsprechende Erweiterung des Nahrungsmittelspielraums; sie war von einer Bevölkerungsvermehrung begleitet, wie wir sie in der europäischen Geschichte nur einmal feststellen."[2]). Die Benützung der Dampfkraft, des Gases, der Elektrizität, des Öles in der Wirtschaft, der nun mögliche billige und schnelle Massentransport von Menschen und Gütern und die damit verbundene Vergrößerung des Marktes bewirkten eine ungeheure Ausweitung des volkswirtschaftlichen Bedarfs und der Bedarfsbefriedigung. Um den Aufbau des neuen Versorgungsapparates und des dazugehörigen Produktionsapparates der modernen Volkswirtschaft zu ermöglichen, mußten neue Lösungen der Technik und der wirtschaftlichen Organisation gesucht werden. Die von Unternehmern aufgebauten Versorgungsbetriebe wie Eisenbahnen, Gaswerke, Elektrizitätswerke und Straßenbahnen wurden mehr und mehr in den Besitz der öffentlichen Hand überführt und von ihr bewirtschaftet, wie es dem Charakter dieser volkswirtschaftlichen Aufgaben entspricht. Die Produktionswirtschaft blieb in den Händen der Unternehmer. Die Industrialisierung betraf im Beginn vor allem die Städte. Hier fanden sich genügend handwerklich geschulte Menschen, die in den neuen Industriezweigen arbeiten konnten, hier war rascher wechselseitiger Austausch von Gütern aller Art möglich, hier konnten die verschiedenen wirtschaftlichen und politischen Bevölkerungsgruppen rasch miteinander in Verbindung treten, hier waren die verkehrsgeographischen Gegebenheiten günstig und hinzu kam noch der Ruf, den verschiedene Städte schon lange als Handels- oder Kunststädte genossen. „Das Trachten nach einem möglichst günstigen, zentralen Standorte innerhalb des Verkehrsnetzes im Zusammenhang mit ökonomischen Kostenminima läßt Handel und Großindustrie, soweit sie zu ihrer Existenz nicht standortmäßig gebunden sind, dorthin abwandern, wo privat- und betriebswirtschaftlich für sie die günstigsten Aussichten für Prosperität auf Grundlage der Größe der Kostenfaktoren gegeben sind, wie Nähe großer Konsumentenmassen, das Vorhandensein eines großen zentralen Kapitalmarktes."[3]). Die Entstehung der Großstädte wurde zur Notwendigkeit, da die Tendenz zur Konzentration der Bevölkerungsmassen mit fortschreitender Industrialisierung immer größer wurde. Die Entwicklung der Großstädte ist ein Abbild der wechselnden Dynamik der kapitalistischen Wirtschaft.

Die Entwicklung des modernen Massenverkehrs, vor allem der Eisenbahnbau wirkte revolutionierend auf die gesamte Volkswirtschaft. Die Verkehrsentwicklung ermöglichte das arbeitsteilige Zusammenwirken der Einzelwirtschaften immer größerer Gebiete,

[2]) Bramstedt, Gefüge und Entwicklung der Volkswirtschaft, Allg. Stat. Archiv 25. Band, S. 377.

[3]) Reichl, Die Agglomeration der deutschen Großstädte, Allg. Stat. Archiv 18. Band, S. 43.

schließlich der ganzen Welt. Durch den Verkehr wurde erst die Ausweitung der Produktion möglich, nicht mehr für den lokalen Markt wurde gearbeitet, sondern für die ganze Volkswirtschaft. Die internationale Arbeitsteilung ist das unmittelbare Ergebnis der Verkehrsentwicklung. Die gegebenen Mittel zur Bedürfnisbefriedigung konnten viel besser nutzbar gemacht werden, die Märkte dehnten sich immer weiter aus. Ohne die Ausweitung der Bezugs- und Absatzgebiete wären die Großbetriebe mit ihrer Massenproduktion nicht möglich gewesen.

Vor allem zogen die Städte Nutzen aus der Verkehrsentwicklung. Münchens Bedeutung als Industrie- und Handelsstadt hob sich erst dann, als der moderne Massenverkehr einsetzte. Bis dahin hatte es wohl einen Ruf als Kunststadt, sein Gewerbe arbeitete aber vor allem für den lokalen Markt. Seine Lage war zunächst nicht als gut zu bezeichnen in einem rohstoffarmen, agrarischen Land, ohne einen billigen Wassertransportweg und nahe der österreichischen Zollgrenze. Als es Schnittpunkt internationaler Eisenbahnlinien wurde, konnte sich eine Qualitätsindustrie entwickeln, da die arbeitsintensive Qualitätsindustrie auch ohne eine in der Nähe befindliche Rohstoffbasis existenz- und konkurrenzfähig ist. Bei der Wahl Münchens als Industriestandort spielen auch häufig Gründe mit, die auf seiner Tradition als Kunststadt, Stadt der Wissenschaften oder Verwaltungsstadt beruhen (z. B. Ansiedlung von Kunstverlagen, wissenschaftlichen Verlagen usw.).

Die Münchner Industrie ist von außerordentlicher Vielseitigkeit; sie weist in ihren Grundzügen in der Zusammensetzung von Industrie, Handel und Gewerbe eine Ähnlichkeit auf mit der Zusammensetzung vor der Industrialisierung, deren Zeitpunkt zwar nicht genau bestimmbar ist, aber doch das Ergebnis der Verkehrsentwicklung ist, die ein organisches Wachsen der Industrie aus den Münchner Handwerksbetrieben bewirkte. Die verschiedenen Qualitätsindustrien bestehen in der Hauptsache aus Mittel- und Kleinbetrieben, es gibt zwar auch verschiedene Unternehmungen mit mehr als 1000 Arbeitern, doch sind letztere nicht der eigentliche Typus seiner Industrie. Diese Vielseitigkeit macht die Münchner Industrie besonders lebenskräftig und widerstandsfähig. Die vielgegliederte Produktion ist unsichtbarer als in anderen Großstädten, und doch ist diese Industrie als Ganzes ein nicht unbedeutender Teil der deutschen Gesamtwirtschaft überhaupt. Etwas mehr als die Hälfte aller Münchner Einkommensquellen beruhen auf Industrie, Handwerk, Gewerbe und Verkehr.

Mit dem Wachstum der Stadt mußte sich notwendig das Handelsgewerbe heben, tatsächlich hat sich aber das Handelsgewerbe wie das Verkehrsgewerbe und eine Reihe anderer Gewerbe im Verhältnis viel mehr vergrößert als die Zahl der Einwohnerschaft. Hieraus kann man die Tatsache der rasch steigenden Bedeutung Münchens als Handelsstadt, als Sitz eines großen, über die lokalen Bedürfnisse immer weiter, auf fortgesetzt größere Entfernungen, hinausgehenden Zwischenhandels ersehen, der auch eine Folge der Verkehrsentwicklung ist.

Das deutsche Eisenbahnnetz hat in ganz kurzer Zeit eine riesige Ausdehnung erfahren. 1840 gab es in Deutschland 549 km

Eisenbahnschienen, 1850 schon über 6000 km Schienenweg. Im Jahre 1880 war das Hauptliniennetz in den Grundzügen ausgebaut, das dem von Friedrich List entworfenen ähnelte; 1913 verfügte Deutschland über fast 64 000 km Schiene.

Die Eisenbahnen hatten vor dem Weltkrieg das Monopol der Beförderung von Gütern auf dem Landweg. Zwar war um die Mitte des 19. Jahrhunderts der Explosionsmotor entwickelt worden und es gab schon vor dem Weltkriege einen gewissen Automobilbestand, doch wurde vor allem im Weltkrieg die technische Entwicklung der Kraftfahrzeuge vorwärtsgetrieben. Man erkannte die Bedeutung des Kraftfahrzeugwesens für die schnelle Beförderung hochwertiger Güter. Der Kraftfahrzeugverkehr ist anpassungsfähiger und beweglicher als der Eisenbahnverkehr, er findet überall Straßen und kann den Transport vom Versender zum Empfänger ohne zeitraubendes Umladen durchführen; er wirkt auch kostenersparend. Er ist nicht an Fahrpläne gebunden, weil er immer genügend Ausweichmöglichkeiten auf den Straßen findet. Der Kraftwagen ist vor allem brauchbar in Gebieten geringerer Verkehrsdichte, also das geeignete Instrument zur Erschließung des platten Landes.

„Zu besonderer Geltung kommen die Vorzüge des Kraftverkehrs weiter auf die kurzen und mittleren Entfernungen. Hier wirkt sich die Zeit- und Kostenersparnis des direkten Kraftwagentransports fühlbar aus. Je kürzer der Schienentransport, um so stärker fällt das Rollgeld ins Gewicht, das dann leicht die Bahnfracht weit übersteigt. Dieser natürliche Vorteil des Kraftwagens wurde in Deutschland durch eine gewisse Übersteigerung des Staffelprinzips in der Entfernungs- wie in der Wertstaffel zeitweilig noch verschärft.“[4]).

Durch Beschränkungen, die dem Kraftwagentransport auferlegt wurden (Tarifvorschriften, Konzessionierung), wurden die Vorzüge des Kraftverkehrs zugunsten der Reichsbahn ausgeglichen. Seit 1933 erfährt aber die Motorisierung durch Regierungsmaßnahmen eine wirkungsvolle Unterstützung: Fortfall der Kraftfahrzeugsteuer für seit dem 31. März 1933 erstmalig zugelassene Kraftfahrzeuge und vor allem durch den Bau der Reichsautobahnen.

Die erst im Weltkriege völlig entwickelten Flugzeuge sind zwar den vorgenannten Verkehrsmitteln an Schnelligkeit weit überlegen, doch ist der Luftverkehr nur für geringgewichtige, wertvolle Güter wegen der hohen Kosten als Transportmittel geeignet. Sodann kommt ihm noch für schnelle Personen- und Postbeförderung Bedeutung zu.

Durch die Entwicklung des Massenverkehrs wurde die Binnenwanderung sehr erleichtert. Die sich immer mehr vergrößernde Industrie zog immer mehr Menschen an sich. Im Anfang des 19. Jahrhunderts hatten in Deutschland nur 2 Städte die 100 000-Einwohnergrenze überschritten: Berlin und Hamburg. Heute leben ⅔ aller Deutschen in Städten. Das Volkswachstum wurde die eigentliche Quelle der Kraft Deutschlands und des nationalen Reichtums. Die Metamorphose der inneren volkswirtschaftlichen Struktur, die sich — als Wirkung und Ursache der

[4]) Weber, Handels- und Verkehrspolitik, S. 231.

Volksvermehrung — im 19. Jahrhundert gewissermaßen unauffällig und doch mit der Gewalt einer Naturnotwendigkeit vollzogen hat, kann noch nicht als abgeschlossen angesehen werden.

So sehr auch die Entwicklung des Verkehrswesens die Wirtschaft revolutioniert hatte, blieb doch das innerstädtische Verkehrswesen davon vorläufig noch unberührt. Die Ausdehnung der Städte, deren Bevölkerungszahl in kurzer Zeit gewaltig zunahm, nahm immer größeren Umfang an. Es mußte ein billiges Massentransportmittel gefunden werden, das die Beförderung der Massen zu den Arbeitsstätten und zurück übernehmen konnte. Die kostspieligen Eisenbahnanlagen waren nicht so ohne weiteres auf die innerstädtischen Verhältnisse zu übertragen. Man richtete zuerst in New York 1852 eine Schienenbahn mit Pferdebetrieb ein, ihr folgte 1854 Paris und 1864 Berlin als erste deutsche Stadt. In der folgenden Zeit entstanden in allen größeren deutschen Städten Straßenbahnen. Die Pferdebahnen waren noch unvollkommen, erst die Elektrifizierung ermöglichte eine größere Dichtigkeit der Wagenfolge und längere Wagenzüge. Auch der Bau der Straßenbahnen wurde zunächst von Privatgesellschaften übernommen, wie vorher beim Bau der Eisenbahnen, doch gingen fast alle deutschen Straßenbahnen in den Besitz der Städte oder von Zweckverbänden über, oder die Städte sicherten sich einen maßgebenden Einfluß. Da die Linienführung der Straßenbahnen auf das Wachstum der Städte einen bedeutenden Einfluß ausübt, war das Eingreifen der Städte berechtigt. Die Privatgesellschaften fanden sich, wenn sie die Linien, die Rentabilität versprachen, gebaut hatten, fast nie dazu bereit, auch solche Linien zu bauen, die für die künftige Entwicklung der Städte von Wichtigkeit waren, in absehbarer Zeit aber noch nicht rentabel sein konnten.

Der innerstädtische Verkehr entwickelte sich sprunghaft. Er trug dazu bei, daß eine Auflockerung der Städte erfolgen konnte. Dieselbe Funktion übernahmen auch das Fahrrad und der Kraftverkehr.

Daß Städte, die geographisch nicht sehr günstig gelegen sind, durch die Verkehrsentwicklung zu günstigen Standorten werden können, beweist das Beispiel Münchens. Das in München zusammenlaufende Eisenbahnnetz machte die Stadt zu einem bedeutenden Umschlagsplatz. Die internationalen Linien (London)—Paris—Wien—Konstantinopel und Berlin—Rom—Neapel—Sizilien kreuzen sich hier. Ferner ist es Ausgangsstation für das bayerische Oberland. Diese günstige verkehrspolitische Lage kam seiner Industrie zugute und bewirkte eine unerwartet große Bevölkerungszunahme. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts bestand die Umgebung der Stadt aus Dörfern, heute ist sie von einem Kranz von Wohnorten und Industriestätten umgeben. Diese Entwicklung des vor der Stadt liegenden Landes begann in den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts. Vorher war der Übergang von der Stadt zum Land schroff, heute geht aber die Stadt so allmählich in das Land über, daß man Zweifel haben kann, was noch München und was schon dem Land zuzurechnen ist. Die äußere Agglomeration ist also in München neueren Datums.

b) Binnenwanderung und Berufsumschichtung.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Städte steht in enger Wechselbeziehung zur Bevölkerungsbewegung. Die quantitative und qualitative Zusammensetzung der Bevölkerung und der Wechsel der Einwohnerschaft ist neben der natürlichen Lage und der Beschaffenheit des Wirtschaftsgebietes wichtig für die Gestaltung der wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse.

Der Bedarf an Arbeitskräften kann auf verschiedene Art und Weise befriedigt werden. Einmal durch Überwiegen der Geburten über die Sterbefälle, also durch das Wachstum der eigenen Bevölkerung selbst, dann durch räumliche Bevölkerungsverschiebungen, also durch Ausgleichung mit anderen Wirtschaftsgebieten, d. h. Wanderungen. Man kann verschiedene Arten von Wanderungen unterscheiden:

1. Pendelwanderungen, d. h. Wanderungen, die sich periodisch jährlich, monatlich, wöchentlich oder täglich vollziehen, die zahlenmäßig die häufigsten sind und erst durch die moderne Verkehrsentwicklung möglich wurden. Sie erfüllen hauptsächlich die Aufgabe, die arbeitende Bevölkerung in regelmäßigen kürzeren Abschnitten, am häufigsten täglich, vom Wohnort zur Arbeitsstätte und zurück zu bringen.
2. Binnenwanderungen, d. h. Wanderungen, die entweder eine dauernde Ab- oder Zuwanderung der Bevölkerung oder eine Umsiedlung auf längere Zeit zur Folge haben. Umsiedlungen, die nur vorübergehender Art sind, sind auch zu den Binnenwanderungen zu rechnen. Die Binnenwanderungen bewirken eine Umschichtung der Bevölkerung.
3. Ein- und Auswanderungen im Verkehr mit fremden Ländern.

Die Motive zu den Wanderungen sind verschieden, es überwiegen aber weitaus die Gründe wirtschaftlicher Art.

In der Zeit von 1882 bis 1933 ist innerhalb der heutigen Reichsgrenzen (ohne Saarland) die Gesamtbevölkerung von 39,8 auf 65,2 Millionen Menschen, also um über 25 Millionen angestiegen. Dieser Zuwachs ist fast restlos in die Wirtschaftsabteilungen „Industrie und Handwerk“ (Anstieg von 14,1 auf 23,3 Millionen Menschen) und „Handel und Verkehr“ (Anstieg von 3,9 Millionen auf 11 Millionen Menschen) gewandert. Die landwirtschaftliche Bevölkerung ist dagegen zurückgegangen. Nach der Volkszählung von 1933 entfällt nur noch $^1/_5$ der Reichsbevölkerung auf die Abteilung „Land- und Forstwirtschaft“.

Das starke natürliche Bevölkerungswachstum, das Deutschland hatte, mußte entweder zur Auswanderung oder zur Industrialisierung führen. Die Landwirtschaft konnte den Zuwachs an Menschen nicht in genügendem Maße aufnehmen, deshalb mußte der Bevölkerungsüberschuß entweder im Exporthandel oder in der Exportindustrie untergebracht werden, von deren Erträgnissen die fehlenden Rohstoffe und Nahrungsmittel für die wachsende Bevölkerung beschafft werden konnten; Deutschland stellte bewußt seine Wirtschaft um, was 1891 Reichskanzler v. Caprivi vor dem Reichstag mit folgenden Worten formulierte: „Export von Waren

an Stelle des Exports von Menschen." Es ist bekannt, daß die Auswanderer in den meisten Fällen besonders tatkräftige und mutige Menschen sind, deren Verlust eine Minderung der tüchtigsten Volkskräfte bedeutet. Deutschland hat durch die Auswanderung nach Burgdörfer im 19. Jahrhundert ungefähr 6 Millionen Menschen verloren, von denen angenommen werden kann, daß sie zumeist im erwerbstätigen Alter standen und in der Mehrzahl jung waren. Erst mit der Umstellung von der vorwiegend agrarischen zur vorwiegend industriellen Wirtschaftsstruktur war technisch und wirtschaftlich die Möglichkeit gegeben, den starken Bevölkerungszuwachs in Deutschland zu behalten. Diese Umstellung und Ausweitung der deutschen Volkswirtschaft war in der damaligen Zeit zweifellos notwendig. Eine absolute Reagrarisierung ist in Deutschland ausgeschlossen, obwohl sie vielleicht vom bevölkerungspolitischen Standpunkt wünschenswert wäre, jedoch müßte es dann entweder seine Grenzen beträchtlich erweitern oder einen großen Teil seiner Bevölkerung zur Auswanderung veranlassen.

Die große Bevölkerungsvermehrung ist vor allem den Städten zugute gekommen. Zur Zeit der Reichsgründung hatten 8 deutsche Städte die 100 000-Einwohnergrenze überschritten, und zwar: Berlin, Hamburg (diese beiden Städte hatten schon im Anfang des 19. Jahrhunderts diese Grenze hinter sich gelassen), Breslau, Dresden, München, Köln, Königsberg und Leipzig. Kurz vor Ausbruch des Weltkrieges gab es in Deutschland bereits 50 Großstädte, deren Bevölkerung von Jahr zu Jahr anstieg. Der Vertrag von Versailles nahm Deutschland außer großen Landflächen auch 3 Großstädte. Die Volkszählung von 1925 ergab, daß es in Deutschland nun 45 Großstädte gab, in denen 26,8% der Reichsbevölkerung wohnten. 1933 betrug die Anzahl der Großstädte 52, der Anteil der Reichsbevölkerung, der in ihnen lebte, war 30,4%. Während 1871 noch 63,9% der deutschen Bevölkerung in Landgemeinden lebten, waren es 1933 nur noch 32,9%. Diese Zahlen zeigen, wie stark die Verstädterung der deutschen Bevölkerung zugenommen hat. Unter den Städten zeigen die Großstädte eine besonders starke Zunahme, während die Klein- und Mittelstädte nur langsam wachsen und der Anteil der Landstädte sogar zurückgeht.

Das starke Wachstum der deutschen Großstädte ist auf die Binnenwanderung zurückzuführen, auch der Geburtenüberschuß spielte vor dem Weltkrieg eine Rolle beim Wachstum der Großstädte. Nach dem Weltkrieg hat sich das geändert: „Im Gegensatz zu früher steht jetzt das weitere Zunehmen der Großstadtbevölkerungen, z. T. schon die Erhaltung ihres gegenwärtigen Standes, auf der Grundlage der Binnenwanderungen, fast lediglich auf dem Maße des Zuzuges der Menschen in die Großstädte und seinem Überschuß über den Wegzug. Außerdem spielen, wie früher, bekanntermaßen die Eingemeindungen von Nachbarorten oder Vororten in die Gebiete der Städte eine Rolle als bedeutsame Form der Vergrößerung."[5]). Die Binnenwanderungen vollziehen sich in der Regel vom Land über die Klein- und Mittelstädte in die Großstädte, oder auch direkt vom Land in die Großstädte.

---

[5]) Morgenroth, Die Großstadtwirtschaft in der Volkswirtschaft. Allg. Stat. Archiv 18. Band, S. 519.

„In unserem gegenwärtigen Stadium des Kapitalismus, der mit seinen örtlichen und sachlichen Zusammenballungen aller Kräfte auf wenige Zentralpunkte neue Charakterzüge gegen früher angenommen hat, steht für das Volk Zwang und Wille nach immer stärkerer Urbanisierung, nach städtischem Zusammenleben; so viele Schattenseiten diese Entwicklung neben ihren Vorzügen auch haben mag. Freilich sind in den letzten Jahrzehnten viele Mängel des frühesten Großstadtwesens geschwunden; die Städte sind sogar teilweise gesunder, hygienischer geworden als das Land. Die deutschen Großstädte, die mit ihren Lebensfasern eng in die allgemeine Volkswirtschaft verwurzelt sind, erfüllen die Mission der wirtschaftlichen und kulturellen Führung des Ganzen; ihre Blüte ist gleichbedeutend mit den höchsten Qualitätsleistungen. Die Art der Lebensformen, der Lebenshaltung und des Verbrauchs schafft sich von den Großstädten Eingang in die mittleren und kleineren Orte bis in das Land; und zwar nicht nur im Inland, sondern auch im Ausland. Darin liegt größtenteils die wirtschaftliche Machtstellung der deutschen Großstädte.“[6]).

Vor dem Jahre 1803 galt in München das Verbot, daß kein Nichtkatholik Bürger werden konnte. Kurfürst Maximilian hob das Verbot auf und öffnete damit München einer weiteren Einwanderung. Trotzdem ließen sich in München bis zur Reichsgründung fast nur Bayern ständig nieder. Dies änderte sich nach der Reichsgründung[7]).

Gebiete	Mehrung der Einheimischen		Aus Bayern mehr zugewandert		Von anderwärts mehr zugewand.	
	von 1871 bis 1907					
	absolut	%	absolut	%	absolut	%
München	144 094	199,8	169 440	197,4	50 026	425,4
Oberbayern	212 492	49,1	304 945	79,9	75 648	276,4
Bayern	607 009	19,5	906 153	56,3	232 980	189,2

Aus der Tabelle geht hervor, daß seit der Reichsgründung das einheimische Element in München im Vergleich zu seinem Regierungsbezirk Oberbayern und zu ganz Bayern in erheblichem Umfange von den Zugewanderten zurückgedrängt wurde.

Die Wanderungen nach München setzten sich auch nach dem Weltkriege fort, und zwar ließen sich viele Rückwanderer hier nieder aus den früheren deutschen Kolonien, den abgetretenen Gebieten und dem Ausland; daneben standen die Wanderungen vom Land in die Stadt, die sich durch den Druck des Versailler Vertrages auf die deutsche Wirtschaft noch vergrößerten. Dieser Zuzug von außen war für München dringend notwendig, da sich die Bevölkerung durch eigene natürliche Fortpflanzung fast gar nicht mehr vermehrte. Durch die Familienpolitik des Nationalsozialismus ist hier eine Wendung zum Besseren eingetreten, der

[6]) Morgenroth, Die Großstadtwirtschaft in der Volkswirtschaft. Allg. Stat. Archiv 18. Band, S. 545.

[7]) Mit Erlaubnis des Stat. Amtes der Stadt München.

wirtschaftliche Aufschwung, der Ausgleich der Familienlasten durch Besteuerung und Familienlöhne, die Ermöglichung der Eheschließung durch die Beseitigung der Arbeitslosigkeit und Ehestandsdarlehen und die günstigeren innen- und außenpolitischen Gegebenheiten haben die Geburtenfreudigkeit gehoben. Trotzdem genügen die Geburten noch nicht zur Abtragung der „Hypothek des Todes", die in Gestalt eines anormalen Altersaufbaues auf dem deutschen Volke ruht. Die überaus starke Besetzung der produktiven Altersgruppe, d. h. der Jahrgänge, die 15 bis 65 Jahre alt sind, mit ihrer relativ geringen Sterblichkeit täuschen darüber hinweg, daß Deutschland zu wenig Geburten hat. In den Städten ist die produktive Bevölkerungsgruppe durch die Binnenwanderung besonders stark, so daß der Altersaufbau, graphisch dargestellt, nicht pyramidenförmig, sondern zwiebelförmig aussieht.

Die Münchner Bevölkerung nach Altersgruppen
(in v. H. der Gesamtbevölkerung)[8])

Altersgruppe	1925	1933
0 bis unter 20 Jahre	26,6	22,0
20 bis unter 60 Jahre	64,2	66,4
60 Jahre und mehr	9,2	11,6

Der Großteil der produktiven Bevölkerungsgruppe setzt sich aus sehr geburtenreichen Jahrgängen der Vorkriegszeit zusammen. Die schwach besetzten Kriegs- und auch Nachkriegsjahrgänge haben schon vor 1933 einen Lehrlingsmangel hervorgerufen, der sich von Jahr zu Jahr verstärken wird, bis die besser besetzten Jahrgänge nach 1933 in das erwerbsfähige Alter treten. München wird auch noch fernerhin auf die Binnenwanderung angewiesen sein, um seinen Arbeiterbedarf decken zu können.

Eine Wanderungsstatistik ist in Deutschland nicht vorhanden, denn die Zu- und Wegzugsstatistik kann als solche nicht bezeichnet werden, weil die Angaben über Geschlecht, Alter, Beruf, Familienstand der Betreffenden fehlen. Über die Natur des Zu- oder Wegzuges kann man nur Vermutungen anstellen. „Man nimmt wohl auf Grund allgemeiner Anschauung und Erfahrung an — und jedenfalls mit Recht —, daß vornehmlich die jüngeren arbeitskräftigen ledigen Elemente aus ungelernten Berufen den Hauptteil der Zuwanderung in die Großstädte stellen; man weiß aber nicht, in welchem Maße dies der Fall ist, ob nicht vorübergehend auch der Zuzug älterer, verheirateter, nur beschränkt arbeitsfähiger oder arbeitsunfähiger Volksbestandteile vorwiegt und was vor allem der früheren, stark verjüngenden Wirkung der Zuwanderung auf das allgemeine Altersgefüge der Großstadtbevölkerung zur Zeit überhaupt noch für eine Bedeutung beizumessen ist."[9]).

Das Gesetz über den Unterstützungswohnsitz, das das Heimatrecht ablöste, hat in der Krisenzeit dazu beigetragen, neben der

[8]) Mit Erlaubnis des Stat. Amtes der Stadt München.

[9]) Morgenroth, Die Großstadtwirtschaft in der Volkswirtschaft, Allg. Stat. Archiv 18. Band, S. 528 ff.

Regelung des öffentlichen Fürsorgewesens, daß sich arbeitsunfähige Elemente oder ältere Arbeitslose zahlreich in den Städten festgesetzt haben, die damit den Städten eine ungeheure Last aufbürdeten. Während Facharbeitermangel herrschte, bestand einerseits in den Städten Arbeitslosigkeit ungelernter Kräfte und andererseits Landarbeitermangel. Heute wird der Arbeitseinsatz so geregelt, daß ein Ausgleich zwischen Stadt und Land stattfinden kann. Ein Großteil der städtischen Erwerbslosen, meistens ungelernte Arbeiter, sind zum Bau der Reichsautobahnen eingesetzt worden. Allerdings muß gesagt werden, daß sich die strengere Handhabung der Fürsorgegesetze günstig auf den Arbeitseinsatz ausgewirkt hat.

Der Frauenüberschuß, der schon vor dem Kriege in Deutschland vorhanden war, hat in wachsendem Maße die Frauen in die Berufe gedrängt. Es wurden ihnen immer mehr Berufe erschlossen und die Frauenarbeit nahm immer mehr zu. Nach dem Weltkrieg hatten die Kriegsverluste den Frauenüberschuß noch vergrößert, so daß noch mehr Frauen als vor dem Krieg sich selbst erhalten mußten. In München war der Frauenüberschuß schon vor dem Weltkrieg höher als der Reichsdurchschnitt.

	1910	1925	1933
Anteil der Männer	47,6 %	46,8 %	46,2 %
Anteil der Frauen	52,4 %	53,2 %	53,8 %
Auf 100 Männer entfallen Frauen	110,0	113,5	116,5
Reich:			
Auf 100 Männer entfallen Frauen	102,9	106,7	105,9 [10])

Wenn man die Bevölkerungsgruppen nach Erwerbspersonen, beruflosen Selbständigen und Familienangehörigen einerseits und die Erwerbspersonen nach dem Geschlecht andererseits betrachtet, so erkennt man die Bedeutung der Frauenarbeit im gegenwärtigen Berufsleben in München.

Bevölkerungsgruppe	1925		1933	
	Zahl	v. H.	Zahl	v. H.
Erwerbspersonen	358 180	52,6	379 032	51,5
Beruflose Selbständige	72 554	10,7	95 337	13,0
Angehörige	249 970	36,7	261 019	35,5
Gesamtbevölkerung	680 704	100,0	735 388	100,0

Die Erwerbspersonen nach dem Geschlecht:

Jahr	männlich	v. H.	weiblich	v. H.	zusammen	v. H.
1925	228 610	63,8	129 570	36,2	358 180	100
1933	231 862	61,2	147 170	38,8	379 032	100 [11])

[10]) Mit Erlaubnis des Stat. Amtes der Stadt München.
[11]) Mit Erlaubnis des Stat. Amtes der Stadt München.

Die Struktur der Münchner Wirtschaft ist sehr günstig für die Frauenarbeit; im Bekleidungsgewerbe findet man überwiegend Frauen, ferner ist die Frauenarbeit in größerem Ausmaße vertreten im Hotel-, Gast- und Schankgewerbe, im Handel, im Nahrungs- und Genußmittelgewerbe, in der polygraphischen Industrie, in der chemischen Industrie, in der Textilindustrie und im Versicherungswesen. In verschiedenen Gewerben wird die Tätigkeit der Frauen wegen ihrer geschickten Hände nicht mehr zu entbehren sein. Trotzdem nach 1933 viel mehr Ehen in München geschlossen wurden als vorher und obwohl die männliche Berufstätigkeit noch gestiegen ist, ist auch der Anteil der Frauenarbeit noch weiter gestiegen.

Der soziale Aufbau der Bevölkerung hat sich seit der Reichsgründung stark verändert, da sich der Anteil der Arbeiter und Angestellten auf Kosten der Selbständigen erheblich verstärkt hat. Die Erwerbstätigkeit der Bevölkerung ist intensiver geworden. Nach der Volkszählung von 1875 gab es in München 59 028 Selbständige, davon waren 30 788 männlich und 28 240 weiblich, es gab 85 251 Familienangehörige, davon waren 25 023 männlich und 60 228 weiblich, es gab 39 450 Gehilfen, davon waren 30 788 männlich und 8662 weiblich, bei den 15 100 Dienstboten waren 1447 männlich und 13 653 weiblich. Hieraus kann man ersehen, daß das Münchner Gewerbe 1875 noch vorwiegend von selbständigen Handwerksmeistern getragen wurde. Die kleinen Handwerksmeister gaben im Verlauf der wirtschaftlichen Entwicklung vielfach ihre Selbständigkeit auf und arbeiteten in größeren Betrieben. Den heutigen Entwicklungsstand veranschaulicht folgende Tabelle:

Die erwerbstätige Bevölkerung nach der Stellung im Beruf[12]):

Stellung im Beruf	Jahr	Erwerbspersonen Zahl	v. H.
Selbständige	1925	56 902	15,9
	1933	56 767	15,0
Angestellte und Beamte	1925	118 137	33,0
	1933	122 987	32,4
Arbeiter	1925	149 746	41,8
	1933	164 022	43,3
Hausangestellte	1925	29 184	8,1
	1933	26 835	7,1
Mithelfende Familienangehörige	1925	4 211	1,2
	1933	8 421	2,2
Zusammen	1925	358 180	100,0
	1933	379 032	100,0

In München kann die soziale Schichtung anderen Städten gegenüber als günstig bezeichnet werden. In Berlin entfallen auf

[12]) Mit Erlaubnis des Stat. Amtes der Stadt München.

100 Erwerbspersonen 50 Arbeiter, in Nürnberg 51,2, in Augsburg 56, in Gelsenkirchen 68,1, in Stuttgart 43,7. Der Großstadtdurchschnitt beläuft sich auf 50,4 Arbeiter auf 100 Erwerbspersonen. München hat auf 100 Erwerbspersonen nur 43,3 Arbeiter. Als Konsumtionsplatz muß München wegen der relativ geringen Arbeiterbevölkerung höher stehen als ausgesprochene Industriestädte wie Gelsenkirchen, Oberhausen, Duisburg-Ruhrort-Hamborn.

Die Münchner Qualitätsindustrien erfordern geschmacklich und handwerklich gut geschulte Arbeiter, deren Bedürfnisse kulturell höher stehen als die Bedürfnisse der Arbeiter in Schwerindustrie und Bergbau. Man kann behaupten, daß München kulturell höher zu bewerten ist als die Mehrzahl der anderen deutschen Städte.

II. Der moderne Großstadtverkehr.

Der großstädtische Verkehr als Massenverkehr wird zum größten Teil von Straßenbahnen und Omnibussen bewältigt. Neben ihnen erscheint in den Weltstädten (Städten mit 1 000 000 Einwohnern und mehr) die Stadtschnellbahn. Die Einzelverkehrsmittel sind Personenwagen, Krafträder und Fahrräder, die den Massenverkehr des öfteren behindern, was vor allem auf die Radfahrer zutrifft. Ferner ist zum Großstadtverkehr noch hinzuzurechnen die Reichsbahn, soweit sie den Lokalverkehr und den Verkehr der äußeren Agglomeration zur inneren Agglomeration und zurück versieht.

Das Massenverkehrsmittel, das hauptsächlich den Verkehr in den deutschen Großstädten besorgt, ist die Straßenbahn.

a) Die Straßenbahn.

Der Bau von Straßenbahnen begegnete im Anfang großen Schwierigkeiten. Da der immer mehr anwachsende Verkehr in den deutschen Großstädten nach einem billigen Massenverkehrsmittel verlangte, mußte versucht werden, die aus dem Eisenbahnbau gewonnenen Erfahrungen auf den Straßenverkehr zu übertragen. Es mußte verlangt werden, daß der Weg, den eine solche Schienenbahn benutzen sollte, bei den verhältnismäßig engen Straßen auch von anderen Fahrzeugen und von Fußgängern mitbenützt werden konnte. Der Bau der ersten deutschen Straßenbahnen wurde von Privatgesellschaften durchgeführt. Die guten Erfahrungen, die mit den Bahnen gemacht wurden, veranlaßten immer mehr Städte, Konzessionen für Straßenbahnunternehmen zu erteilen. Es stellte sich heraus, daß die Straßenbahnlinien auf die Siedlungstätigkeit befruchtend wirkten und zur Dezentralisierung in hohem Maße beitrugen. Der Bau der Bahnen, die nach Überwindung verschiedener Schwierigkeiten auch durch die Altstadt geführt werden konnten, bewirkte eine Konzentration des Verkehrs im Stadtinnern und einigen großen Verkehrsstraßen. Der alte Stadtkern behielt seine wirtschaftliche Bedeutung für die Bevölkerung als Markt. Mit der wachsenden Agglomeration mußte sich der Stadtkern ausdehnen, und zwar den Hauptverkehrsstraßen entlang. Der Markt, der bisher meistens im Freien stattgefunden hatte, wurde mehr und mehr in die Häuser verlegt. Im Stadtinnern stiegen die Mieten, weil eine große Nachfrage nach Geschäftsboden entstand. Mehr und mehr wandelte sich der Stadtkern, zuerst an den Hauptstraßen, in eine reine Geschäfts- und Behördengegend um. Die hohen Mieten veranlaßten die Aufgabe

der Wohnungen und die Umwandlung der Häuser in Geschäftshäuser. Diesen Vorgang nennt man „Citybildung". Er wurde ermöglicht durch die Ausdehnung des Massenverkehrs, der einerseits das Wohnen in einiger Entfernung vom Stadtkern ermöglichte und andererseits jeden Tag einen großen Menschenstrom durch die Innenstadt führte. Viele Handwerks- und Industriebetriebe verließen, gezwungen durch die hohen Mieten, die City und siedelten sich auf billigerem Boden, aber noch innerhalb des Verkehrsbereiches der Straßenbahn an. Andere Industrien, wie die Textil- und Modeindustrie, mußten, um konkurrenzfähig zu sein, innerhalb der City bleiben. In dem Wettbewerb um den Cityboden blieben zumeist die Banken, Behörden und großen Kaufhäuser siegreich. Ferner zogen in die City große Restaurants, Hotels, Geschäfte für Luxuswaren, Theater und Erstaufführungskinos. In den weniger belebten Nebenstraßen der City blieben in alten Häusern noch Wohnungen bestehen. Man kann daraus ersehen, welchen Einfluß die Verkehrsentwicklung auf die City hat. Da die Straßenbahn das erste innerstädtische Massenverkehrsmittel war, hat sie zur Bildung der City sehr viel beigetragen.

Noch erheblicher aber ist die Bedeutung der Straßenbahn für die Erschließung von neuem Baugelände. Ferner dient der Straßenbahnbau dazu, eingemeindete Vororte enger mit den Großstädten zu verbinden. Auch dann übt der Bau der Bahn einen anregenden Einfluß auf den Boden- und Wohnungsmarkt aus, weil sich der Wohnbereich erweitert hat. Auf diesem Gebiete ergaben sich zuerst Schwierigkeiten zwischen den privaten Straßenbahngesellschaften und den Städten. Die günstige dezentralisierende Wirkung der Straßenbahn war den Städten bekannt; da aber die Privatgesellschaften, weil sie auf Rentabilität bedacht sein mußten, das Risiko eines Bahnbaues durch dünnbesiedelte Gebiete nicht auf sich nehmen wollten, unterblieben oft Bahnbauten, die für die zukünftige Entwicklung der Städte von großer Wichtigkeit waren und die später unter großen Opfern nachgeholt werden mußten; denn „Verkehrsverbesserungen sind das wichtigste Mittel, um die von der städtischen Bevölkerung zu zahlende Grundrente herabzudrücken und zugleich, um ein gesünderes und angenehmeres Wohnen in der modernen Stadt anzubahnen."[13]).

Bei den Straßenbahnen wurde zunächst das System der befristeten Konzessionierung seitens der Städte angewandt. Das öffentliche Interesse verlangte schließlich die Übernahme in die Regie der Städte. „Bei den Straßenbahnen bestanden lebhafte Klagen über den schlechten Wagenpark; die Elektrifizierung der Straßenbahnen stieß bei den privaten Gesellschaften auf Hindernisse. Ähnliche Gründe waren es, die den Staat seinerzeit veranlaßten, die Privateisenbahnen zu verstaatlichen. Dazu kam, daß es sich meist um Monopolbetriebe handelte und überwiegende öffentliche Interessen gegen die Ausnützung dieser Monopolstellung im privatwirtschaftlichen Interesse sprachen."[14]).

---

[13]) Weber, Über Grundrente und Bodenspekulation in der modernen Stadt, S. 99.

[14]) Münchener Wirtschafts- und Verwaltungsblatt, 4. Jahrgang, Nr. 7, S. 73.

In München gab es seit 1861 Bestrebungen zum Bau einer Pferdebahn, die aber zunächst vom Magistrat nicht unterstützt wurden, da man München noch für zu klein für ein solches Verkehrsunternehmen hielt, obwohl München bereits 130 222 Einwohner hatte. Als das Projekt nach der Reichsgründung wieder aufgegriffen wurde, scheiterte es zuerst an den übertrieben strengen Forderungen der Stadtverwaltung, bei der eine hohe Kaution hinterlegt werden sollte. Nach verschiedenen Verhandlungen, die sich immer wieder zerschlugen, wurde mit dem Belgier Otlet, der in Prag und Wiesbaden Pferdebahnen gebaut hatte, 1876 ein Vorvertrag abgeschlossen, der am 23. Juni 1876 durch einen notariellen Vertrag ersetzt wurde und in dem Otlet eine Konzessionsdauer von 30 Jahren zugestanden wurde. Hinsichtlich des Betriebes wurde die Auflage gemacht, daß wenigstens alle 10 Minuten ein Wagen von den Endpunkten abgehen sollte. Für die Benützung des Straßengrundes war 1% der Bruttoeinnahme an die Stadtgemeinde abzugeben. Der Bau der ersten Linie wurde sogleich in Angriff genommen und noch im gleichen Jahre konnte das erste Teilstück der Linie nach Nymphenburg, Maillingerstraße—Ritter-von-Epp-Platz (damals Promenadeplatz), eröffnet werden. Otlet gründete 1878 die Société Anonyme des Tramways de Munich mit dem Sitz in Brüssel. Die Stadtverwaltung versagte der Gesellschaft ihre Genehmigung und drängte auf die Gründung einer deutschen Gesellschaft, die 1882 erfolgte mit einem Aktienkapital von 2 000 000 Mark. Der Ausbau des vertraglich festgesetzten Liniennetzes in der inneren Agglomeration erfolgte. Die stetige Ausdehnung Münchens forderte bald gebieterisch eine entsprechende Erweiterung des Pferdebahnnetzes, doch wollte sich die Aktiengesellschaft nur dann zum Bau neuer Linien verstehen, wenn ihr eine Konzessionsverlängerung zugestanden wurde. Die Stadtgemeinde lehnte die Konzessionsverlängerung ab und schloß nach längeren Verhandlungen 1892 einen Betriebsvertrag mit der Münchner Trambahnaktiengesellschaft, der besagte, daß sich die Aktiengesellschaft verpflichtete, auf Verlangen des Magistrats neue selbständige Linien sowie Verlängerungen schon bestehender Linien für Rechnung der Stadtgemeinde zu betreiben; dabei sollte es der Stadt freistehen, den Bau neuer Linien selbst durchzuführen oder durch Dritte durchführen zu lassen oder den Bau für ihre Rechnung von der Gesellschaft zu verlangen. Da der wachsende Verkehr nach einigen Jahren die Einführung des elektrischen Betriebes erforderlich machte und die Aktiengesellschaft nur bei Konzessionsverlängerung bereit war, die Umstellung vorzunehmen, schloß die Stadt München 1897 einen neuen Betriebsvertrag mit der Gesellschaft, durch den die Stadt die eigentliche Herrin der Bahn wurde.

Nachdem nun dem Bau von gemeindlichen Linien nichts mehr im Wege stand, erfolgte beschleunigt der Ausbau des Netzes. 1895 war der Ausbau der Strecke Landsbergerstraße—Schwabing unter Garantie der Anlieger bis zum Nordfriedhof erfolgt, 1896 wurde die Tallinie bis Bogenhausen verlängert, nachdem die Bogenhausener Interessenten einen Bauzuschuß von 11 000 Mark geleistet hatten. In den folgenden Jahren bekamen alle großen Ausfallstraßen Straßenbahnlinien, wie die Schleißheimerstraße,

die Grünwalderstraße, die Forstenriederstraße, die Straße nach Milbertshofen, zum Teil unter Garantie der Anlieger. Die neuen Straßenbahnlinien verbanden die Vororte näher mit der Stadt und erschlossen sie einem größeren Teil der Einwohner als Wohngebiet. Die Straßenbahnen trugen auch dazu bei, daß die zwischen innerer und äußerer Agglomeration liegenden unbebauten Landstrecken der Bebauung zugeführt werden konnten. Mit der Citybildung ging Hand in Hand eine Umsiedlung der Bevölkerung in die gesünderen Außengebiete. Ohne die Straßenbahn hätte die wünschenswerte Auflockerung der Innenstadt nicht stattfinden können. Es wird darauf noch des näheren weiter unten eingegangen.

b) Der Omnibus.

Die Pferdeomnibusse sind das älteste großstädtische Massenverkehrsmittel. Sie wurden 1819 in Paris zum ersten Male in Betrieb genommen, 1829 folgte London und 1839 Berlin. Mit dem Wachsen der deutschen Städte vergrößerten sich die Bedürfnisse nach einem billigen Massenverkehrsmittel und es wurden verschiedene Konzessionen erteilt. 1861 erhielt auch die Stadt München ein Omnibusunternehmen, das bis zum Jahre 1882 bestand. Zum größten Teil wurden von dem Omnibusunternehmen Linien befahren, die auch heute noch als Straßenbahnlinien bestehen, jedoch schloß die Trambahndirektion mit dem Besitzer des Omnibusunternehmens, Zechmeister, einen Vertrag, der besagte, daß das Omnibusunternehmen allmählich in der Form aufzulassen sei, daß die einzelnen Linien, für welche die Trambahndirektion Konkurrenz- oder Parallellinien erbauen würde, längstens mit dem Tage der Eröffnung der neuen Trambahnlinien einzustellen sei. Außerdem verpflichtete sich Zechmeister, auch die übrigen Omnibuslinien gegen die Zahlung einer Abfindungssumme von 15 000 Mark aufzulassen. Damit war die Straßenbahn in München das einzige Verkehrsmittel für Massenbeförderung geworden. Auch in den übrigen deutschen Städten wurden die Pferdeomnibusse mehr und mehr von den Straßenbahnen abgelöst. Die Fortbewegung der Wagen auf Schienen, wie das bei der Straßenbahn der Fall ist, vermindert die Reibung und ergibt Ersparnisse sowohl in der Bespannung als auch in der Abnutzung des ganzen Fuhrwerks. Die Verbesserung der Schienen und die Einführung des elektrischen Betriebes gab den Straßenbahnen eine bevorzugte Stellung vor den langsameren Omnibussen. Die Elektrifizierung wirkte nicht nur verbessernd auf die Geschwindigkeit, sie ermöglichte erst die Vergrößerung der Verkehrsdichte und die Zusammenstellung von Wagenzügen.

Erst 1902 kamen die Benzinomnibusse in London in den Verkehr, Berlin folgte 1904. In bezug auf Schnelligkeit ist der Omnibus der Straßenbahn heute überlegen, er ist aber nicht dazu berufen, die Straßenbahn im Verkehr der inneren Agglomeration zu ersetzen, weil seine Fassungskraft begrenzt ist und im Verkehr der inneren Agglomeration eine große Zahl von Haltestellen erforderlich sind, die die Betriebskosten eines Omnibusses zu sehr verteuern. Er ist wohl geeignet, wie das in München geschieht, in den Hauptverkehrsstunden vielbefahrene Einbahnstraßen, die aber

Doppelgleis haben, zu entlasten. Die häufigere Wagenfolge der Omnibusse ersetzt dabei in etwa die Fassungskraft eines Straßenbahnzuges.

Weit besser geeignet ist der Omnibus in der äußeren Agglomeration, sei es als einziges Verkehrsmittel oder als Zubringer für Straßenbahnlinien. Die dünnere Besiedlung in der äußeren Agglomeration rechtfertigt nur in selteneren Fällen die hohen Anlagekosten von Straßenbahnlinien. „Der Straßenbahntriebwagen ist infolge hoher Anlagekosten bei schwachem Verkehr unwirtschaftlich und erst bei starkem Verkehr, also hoher Wagenausnutzung, wirtschaftlich infolge niedriger beweglicher Kosten und Erneuerungsrücklagen, der Fahrdrahtbus weist zwar niedrigere Anlagekosten auf als der Straßenbahntriebwagen. Er arbeitet daher bei allen Wagenfolgen mit Ausnahme der ganz kurzen Folgen wirtschaftlicher als die Straßenbahn, die Diesel- und Benzinomnibusse arbeiten bei den kurzen Wagenfolgen gegenüber Straßenbahn und Fahrdrahtbus erheblich unwirtschaftlicher und teilweise sogar stark im Verlustgebiet, weil die beweglichen Betriebskosten und Fahrzeugerneuerungsrücklagen viel größer sind. Bei weiten Wagenfolgen steigt dagegen ihre Wirtschaftlichkeitskurve an infolge niedriger Anschaffungskosten." [15]).

Der Dieselomnibus ist dem Benzinomnibus in bezug auf Wirtschaftlichkeit weit überlegen. Seine anfänglichen Nachteile, wie hoher Schmiermittelverbrauch, stark riechende Abgase, Geräuschbelästigung und teure Unterhaltung, sind schon beseitigt oder werden sich beseitigen lassen. Die noch in Deutschland laufenden Benzinomnibusse werden allmählich durch Dieselomnibusse ersetzt, die sich im Auslande schon eher eingebürgert hatten, besaß die London General Omnibus Corporation doch 1932 bereits 105 Dieselomnibusse.

Trotzdem der Omnibus das erste Massenverkehrsmittel ist, hat er von Anfang an nicht die Bedeutung gehabt, die die Straßenbahn hatte und noch hat. Das hing nicht nur mit seiner technischen Beschaffenheit, die noch viel zu wünschen übrig ließ, zusammen, sondern auch mit dem latenten Verkehrsbedürfnis. Auch das Verkehrsbedürfnis muß erst geweckt werden. An sich war es zwar in den wachsenden deutschen Städten vorhanden, es bedurfte aber erst der Gewöhnung der Bevölkerung an die neuen Verkehrsmöglichkeiten. Die ersten Omnibusse waren sehr langsam, ihre Fahrbequemlichkeit war gering, zudem waren die Kutscher verpflichtet, obwohl es schon Haltestellen gab, überall zu halten, wo Fahrgäste einzusteigen wünschten. Die Fassungskraft der ersten Omnibusse war ungefähr die gleiche wie bei den Postkutschen, auch waren die Abstände zwischen den einzelnen Wagen einer Linie unverhältnismäßig groß. Diese Nachteile wurden zum Teil durch die ersten Straßenbahnen überwunden. In verschiedenen deutschen Städten vollzog sich der Übergang von der Postkutsche zu den modernen Massenverkehrsmitteln ohne die

[15]) Wirtschaftlichkeit der Nahverkehrsmittel, Straßenbahn, Oberleitungsomnibus, Diesel- und Benzinomnibus. AEG.-Mitteilungen für Bahnbetriebe, Heft 16, Berlin 1933.

Zwischenstufe der Pferdeomnibusse. In Deutschland waren die Pferdeomnibusse nur der Übergang zur Pferdetrambahn. Anders verlief die Entwicklung in London. Es wurde nicht gewünscht, daß durch die City Straßenbahnlinien gingen und die vielen Omnibusgesellschaften vermochten der entstehenden Straßenbahn eine solche Konkurrenz zu machen, daß sie mehr auf die äußere Agglomeration verwiesen wurde. Es gelang ihr auch später nicht in die Innenstadt einzudringen. Das Londoner Omnibusliniennetz ist außerordentlich dicht, es wird ergänzt von den Stadtbahnen, deren Endpunkte als Kopfstationen bis dicht an die City geführt werden.

Die deutschen Großstädte sind vorwiegend Straßenbahnstädte. Der Benzinomnibus gelangte vor dem Weltkrieg nur in Berlin zu einiger Bedeutung, obwohl auch in anderen Großstädten, unter anderem München, Versuche gemacht wurden, ihn einzuführen.

Der Omnibusverkehr der Reichspost, der schon vor dem Weltkriege in erheblichem Umfange aufgenommen wurde, hat in Deutschland eine weit größere Bedeutung als der Omnibusverkehr in der inneren Agglomeration der Großstädte. Die Reichspost berührt mit ihren Omnibussen vor allem solche Orte der äußeren Agglomeration, deren Straßenbahnverbindung nicht rentabel sein würde und die keine oder nur unzulängliche Reichsbahnverbindung mit ihrem Wirtschaftszentrum haben. Ferner vermitteln die Omnibusstrecken der Post die Aufschließung des platten Landes.

Das Reichsbahnnetz von 1913 sollte noch weiter ausgebaut werden, doch hat die Entwicklung des Omnibusverkehrs den weiteren Ausbau unnötig gemacht, da bei den Landstrecken von geringer Frequenz der Omnibus mit weit günstigeren Ergebnissen arbeitet als die Eisenbahn. Auch können die Strecken als Güterverkehrslinien entbehrt werden, weil der Lastkraftwagen mit Erfolg auf dem platten Land eingesetzt wird.

Dem Omnibus kommt beim großstädtischen Verkehr die Rolle des Zubringers oder Verteilers für Straßen- und Schnellbahnen zu. Er kann auch in den Hauptverkehrsstunden zur Entlastung der Schienenfahrzeuge herangezogen werden und als Ergänzungsmittel dienen bei Verkehrsspitzen, ebenso kann er verkehrsanregend wirken in Straßen, in die ihm die Straßenbahn nicht folgen kann.

c) Die Stadtbahn.

Die Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung solcher Großstädte, die sich der Million-Einwohnerzahl nähern oder die diese Grenze überschritten haben, lassen sich in den meisten Fällen nicht mehr durch Straßen-Massenverkehrsmittel befriedigen. Da die Massenverkehrsmittel die Straßen mit dem Kraft-, Rad- und Fußgängerverkehr teilen müssen, ergeben sich in den verhältnismäßig engen Straßen oft Verkehrsstockungen, ganz allgemein aber wird die Reisegeschwindigkeit aller Verkehrsteilnehmer sehr herabgesetzt. Es ist also wünschenswert, daß ober- oder unterirdische Stadtbahnen einen Teil des Straßenverkehrs übernehmen, wobei erhebliche Zeitersparnis gewonnen werden kann.

Die Stadtbahn ist dazu berufen, einen großen Einfluß auf die städtebauliche Entwicklung der äußeren Agglomeration auszuüben. Dies zeigt die städtebauliche Entwicklung Berlins. Die Fernbahnlinien endeten in der Mitte des 19. Jahrhunderts vor der Umwallung der Stadt; diese Kopfstationen wurden 1851 durch eine staatliche Halbringbahn verbunden, die heute die Innenstadt begrenzt. Nachdem 1882 die Stadtbahn eröffnet worden war, war sie mit der Ringbahn die Grundlage des Berliner Stadtschnellverkehrs. Den Fernbahnen entlang entwickelten sich Vororte, für deren Verkehr mit der inneren Agglomeration eigene Gleise verlegt wurden. Allerdings geht auch heute noch ein Teil des großstädtischen Verkehrs über Ferngleise. Die meisten Berliner Stadtstrecken sind Hochbahnstrecken, deren Führung die Verkehrsentwicklung zum Teil einengt. Auch die günstige Einordnung der Bahnhöfe in das großstädtische Verkehrsnetz begegnet oft Schwierigkeiten, da verlangt werden muß, daß die Bahnhofsplätze den ungehinderten Verkehr von großen Fußgängermengen, Kraftfahrzeugen und großstädtischen Massenverkehrsmitteln zulassen und daß eine günstige Verteilung durch die Hauptverkehrsstraßen möglich ist. Da heute in den meisten Großstädten die Bahnhöfe innerhalb der inneren Agglomeration liegen, umgeben von wichtigen Straßenzügen, ist eine Vergrößerung der Bahnhofsanlagen fast nie möglich. In der inneren Agglomeration begegnet der Bau von Bahnen fast unüberwindlichen Schwierigkeiten, daher haben die unterirdischen Verbindungen die besten Zukunftsaussichten. In Großstädten mit altem Stadtkern ist es oft wünschenswert, daß das alte Stadtbild in seinen Grundzügen erhalten bleibt, durch den Bau von Untergrundbahnen ist das am leichtesten möglich und dazu kann eine wünschenswerte Entlastung der Straßen erfolgen.

In Berlin ist die Untergrundbahn in der Hauptsache auf die innere Agglomeration beschränkt worden, sie unterfährt nach Möglichkeit durchgehende Straßenzüge, damit Platz bleibt zur Aufnahme der Bahnhöfe. Es hat sich zwar das Unterfahren von privaten bebauten Grundstücken nicht vermeiden lassen, was verteuernd auf die Baukosten wirkte. Man hat aber in Berlin durch Kauf und Abbruch die Kosten möglichst vermindert. Es hat sich teilweise die Notwendigkeit ergeben, größere städtebauliche Veränderungen, wie am Alexanderplatz, durchzuführen, da auch die zukünftige Verkehrsentwicklung weitgehend berücksichtigt werden mußte. Der Bau von Untergrundbahnen ist sehr kostspielig, wobei nicht nur die Grundverhältnisse eine Rolle spielen, sondern auch die Abfindungskosten für die betroffenen Hauseigentümer, doch ist ihr Bau in der inneren Agglomeration günstiger durchzuführen als der Bau von Hochbahnen. Großstädte mit fortschreitender Citybildung wie München, könnten den Bau von Untergrundbahnen bei ihrem riesigen Straßenverkehr in Erwägung ziehen. Der moderne Großstadtverkehr hat in allen Großstädten mit altem Stadtkern Durchbrüche notwendig gemacht, doch dürfte es auf die größten Schwierigkeiten stoßen, wenn beabsichtigt würde, Hochbahnen durch die innere Agglomeration zu führen.

Das Wachstum der deutschen Großstädte war so sprunghaft und nicht vorauszusehen, so daß in verkehrstechnischer Beziehung vieles versäumt wurde, das heute auch unter den größten Opfern

nicht nachzuholen ist. Doch bieten die Untergrundbahnen, seien sie als Unterpflaster- oder Röhrenbahnen angelegt, die Möglichkeit, ungünstige Verkehrsbedingungen zu verbessern.

Auch die Reichsbahn kann viel dazu beitragen, daß sich der Verkehr zwischen der inneren und äußeren Agglomeration reibungslos und schnell abwickelt. Die Voraussetzungen dazu sind eine häufige Zugfolge, genügend Haltestellen und billiger Tarif. Diese Erfordernisse ermöglichen die Dezentralisierung der Wohnbevölkerung und die Randwanderung der Industrie. Bis jetzt erfüllt die Reichsbahn nur in Berlin diese Vorbedingungen. Eine andere Gestaltung der Vorortiarife hätte bei vielen deutschen Großstädten eine bedeutende Steigerung des Verkehrs von der äußeren zur inneren Agglomeration zur Folge und eine Zunahme der Bevölkerung in der äußeren Agglomeration, die vom bevölkerungspolitischen Standpunkt nur begrüßenswert wäre. In wachsendem Grade besteht in der Bevölkerung der Wunsch, im Freien zu wohnen und wenn möglich ein Eigenheim zu erwerben. Da der Abstand zwischen den einzelnen Straßenbahn- und Omnibuslinien in der äußeren Agglomeration begreiflicherweise wegen der geringeren Bevölkerungsdichte ziemlich weit ist, können die Vorortlinien der Reichsbahn die schon bestehenden Linien günstig ergänzen oder besonders belastete Linien entlasten. In Berlin hat sich ergeben, daß neue Stadtbahnlinien den Straßenbahn-

Bahnhof	Abgegebene Fahrtausweise (Zeitkarten für Tagwanderer)				
	Arbeiter-Wochen- und Teilmonatskarten	Monats- und Schülermonatskarten			insgesamt
		Monatskarten	Schülermonatskarten	zusammen	
Hauptbahnhof mit Holzkirchner- und Starnberger Bahnhof	3 363	1 754	156	1 919	5 282
Ostbahnhof	637	130	81	211	848
Laim	7 290	5 101	999	6 100	13 390
Hauptwerkstätte	1 220	560	65	625	1 845
Giesinger Bahnhof	63	—	—	—	63
Mittersendling	511	294	—	294	805
Torstenriederstraße	368	193	—	193	561
Moosach	3 069	689	—	689	3 758
Südbahnhof	30	—	—	—	30
Münchner Reichsbahnhöfe zusammen	16 551	8 721	1 310	10 031	26 582
Isartalbahnhof	1 254	288	57	345	1 599
Thalkirchner Bahnhof	213	102	60	162	375
Prinz-Ludwighöhe	654	837	564	1 401	2 055
Münchner Isartalbahnhöfe zusammen	2 121	1 227	681	1 908	4 029
Sämtliche Münchner Bahnhöfe überhaupt	18 672	9 948	1 991	11 939	30 611

verkehr nicht beeinträchtigt haben, sondern daß an der Verkehrssteigerung auch die Straßenbahn teilnahm.

Welche Bedeutung der Eisenbahnverkehr allein innerhalb des politischen Stadtgebietes in München hat, zeigt vorstehende Tabelle[16]):

Die vorstehende Tabelle enthält die Zahlen des Zeitraums vom 1. Mai 1926 bis 30. April 1927. In der Zwischenzeit hat sich der Verkehr erheblich gesteigert. An sämtlichen Münchner Bahnhöfen wurden im Jahre 1926/27 insgesamt 30 611 Zeitkarten für den Lokalverkehr ausgegeben, das sind 23,8% sämtlicher im Stadtgebiet München verkauften Zeitkarten. Die weitaus größte Anzahl der sonst noch ausgegebenen Zeitkarten entfiel auf Orte in der äußeren Agglomeration. Den größten Anteil am Verkehr der inneren Agglomeration hat die Straßenbahn. Da eine Trennung nach einzelnen Linien nicht möglich ist, müssen die Gesamtergebnisse angegeben werden, also wird darin sowohl der Verkehr der inneren als auch der äußeren Agglomeration angegeben. 1926 wurden auf Zeitkarten 50 820 868 Personen befördert, 1927 53 026 045 Personen.

Da der Münchner Hauptbahnhof mit seinen Flügelbahnhöfen in der Nähe des Verkehrsmittelpunktes, des Karlsplatzes, liegt, kann seine verkehrstechnische Lage als sehr günstig bezeichnet werden. Doch solange die Reichsbahn nicht ihre Berliner Vororttarifpolitik auf München überträgt, können die Vorortstrecken sich kaum mit großem Erfolg an der Verkehrsteilung beteiligen. Ein billiger Vorortarif würde in erheblichem Maße dazu beitragen, daß weite Kreise billige und gesunde Wohnungen in der äußeren Agglomeration beziehen könnten.

Die Dezentralisierung der Großstädte ist vom bevölkerungspolitischen Standpunkt äußerst wünschenswert. Sie wird gefördert von der Eigenheimbewegung und vom Reich durch die Reichsheimstättensiedlungen. Die Staffelbaupläne der meisten deutschen Großstädte kommen diesen Bestrebungen sehr entgegen. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn auch die Reichsbahn die Dezentralisierung durch eine geeignete Tarifpolitik nachdrücklich fördern würde.

Die Pläne zum Ausbau der Hauptstadt der Bewegung sehen eine großzügige Umgestaltung der jetzigen Eisenbahnverhältnisse vor, vor allem die Zurückverlegung des Hauptbahnhofs, seinen Neubau als Durchgangsbahnhof, die Durchführung der bedeutenden Vorortstrecken als Untergrundstrecken im Stadtgebiet. Damit ist auch ein intensiver Ausbau des Vorortstreckennetzes verbunden.

d) Der Kraftverkehr.

Durch den Kraftverkehr bekam die Straße die Bedeutung zurück, die sie vor der Einführung der Eisenbahnen gehabt hatte. Am 1. Januar 1907 war der Bestand der Kraftfahrzeuge im Deutschen Reich 27 026, 1910 war er auf 49 941 angewachsen, 1914 betrug er 93 072. Der Weltkrieg beschleunigte die technische Entwicklung der Kraftfahrzeuge, ihre Bedeutung für den Personen-

[16]) Mit Erlaubnis des Stat. Amtes der Stadt München, Erhebung vom 1. Mai 1926 bis 30. April 1927.

und Lastverkehr nahm außerordentlich zu. In den Großstädten der Vereinigten Staaten hat sich der Kraftwagenverkehr von 1914 bis 1930 verfünfzehnfacht, in den europäischen Großstädten verzehnfacht. Der Kraftwagenbestand der deutschen Großstädte betrug 1937 33,5% des Kraftfahrzeugbestandes im Deutschen Reich; es gab in den deutschen Großstädten insgesamt 947 674 Kraftfahrzeuge. Seit 1933 erhöhte sich der Kraftfahrzeugbestand im Deutschen Reich um 69,3%, 1933 betrug die Anzahl der Kraftfahrzeuge 1 682 985, 1937 aber 2 848 466. Es entfällt auf 24 Einwohner ein Kraftfahrzeug. Die provinziellen Unterschiede in der Dichte des Kraftfahrzeugbestandes, die vor 1933 erheblich waren, gleichen sich immer mehr an. Der Bestand an Personen- und Lastkraftwagen in den überwiegend landwirtschaftlichen Gebieten Deutschlands nahm einen erfreulichen Aufschwung. Die Motorisierung nimmt, begünstigt durch den Fortfall der Kraftfahrzeugsteuer und durch den Ausbau des Straßennetzes, besonders der Reichsautobahnen, erfreulicherweise immer mehr zu.

München hatte 1919 erst einen Bestand von 1500 Kraftfahrzeugen, von denen 392 Kraftdroschken waren, 1925 war die Anzahl der Kraftfahrzeuge auf 8379 gestiegen, 1927 auf 15 625, 1933 entfiel auf 24 Einwohner ein Kraftwagen und der Gesamtbestand betrug 30 074, 1937 entfiel auf 14 Einwohner ein Kraftfahrzeug und es gab insgesamt 48 371 Kraftfahrzeuge. Aus diesen Zahlen geht hervor, welche Bedeutung der Kraftverkehr innerhalb von 30 Jahren gewonnen hat. Bis vor dem Weltkriege beherrschte vor allem das Pferdefuhrwerk die Straße, sei es als Droschke, Omnibus, Lastfuhrwerk, private Landauer, Equipagen etc. oder gar als Pferdestraßenbahn. Diese Verkehrsmittel waren nicht sehr schnell, sie stellten weder an die Güte der Straßen hervorragende Anforderungen, noch verlangten sie von den Wegebenützern, wie Fußgängern, Radfahrern, angespannte Aufmerksamkeit. Verkehrsregelungen im heutigen Sinne waren noch nicht notwendig. Der ungleich schwächere Straßenverkehr verlangte auch noch nicht ausgedehnte Parkplätze, deren Bereitstellung den heutigen Städtebauern solche Sorge macht. An eine solche Ausdehnung des Straßenverkehrs hatte niemand gedacht, daher läßt in vielen deutschen Großstädten die Führung und Anlage der wichtigen Ausfallstraßen und mancher Hauptverkehrsstraßen viel zu wünschen übrig.

Nach Trautvetter führen die Kraftdroschken in Deutschland etwa 123 Millionen Fahrten im Jahre aus, die Personenkraftwagen und Krafträder schätzungsweise höchstens 150 Millionen Fahrten. Diese Verkehrsleistung entspricht etwa 15% der Verkehrsleistung der öffentlichen Massenverkehrsmittel. Da sich diese Zahlen auf das Jahr 1931 beziehen, wird angenommen, daß der Anteil der privaten Kraftfahrzeuge gewachsen ist. Durch das Anwachsen des Kraftverkehrs sind viele Hauptverkehrsstraßen in den Großstädten überlastet. Man hat versucht, durch die Einrichtung von Einbahnstraßen und Kreisverkehr an gefährlichen Kreuzungen, durch strenge Handhabung der Verkehrsvorschriften, durch den Bau von Parallelstraßen und Umgehungsstraßen die großstädtischen Verkehrsverhältnisse zu verbessern. Durch Regierungsmaßnahmen soll der Kraftverkehr noch weiter gefördert werden. Es wird geplant, durch einen billigen Volkskraftwagen die Motorisie-

rung Deutschlands noch zu verstärken. Durch die Motorisierung will man die bevölkerungspolitischen Übelstände, die die Großstadtbildung gezeitigt hat, wieder ausgleichen; denn die Großstadtbildung ist nur in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht ein Fortschritt. Diese Formulierung erscheint etwas kraß, da sich die hygienischen Verhältnisse in den Großstädten sehr verbessert haben, doch kann die Hygiene allein nicht alle Nachteile des Wohnens in der dichtbebauten inneren Agglomeration der Großstädte verhindern.

Der Kraftverkehr eignet sich besonders gut zur Aufschließung solcher Gebiete, die noch von keinem anderen Verkehrsmittel bedient werden, oder solcher Gebiete, bei denen die dünne Besiedlung sowohl einen weiten Abstand der einzelnen Massenverkehrslinien bedingt, als auch einen weiten Abstand der Haltestellen erforderlich macht. In der äußeren Agglomeration ist die Einstellung eines Kraftwagens kein solches Problem wie in der inneren: in vielen Einfamilienhäusern werden die Garagen gleich eingebaut oder der Einbau ist leicht zu bewerkstelligen; die neueren Wohnsiedlungen enthalten sehr häufig auch Einstellmöglichkeiten für die Kraftwagen der Bewohner. Bei der weitläufigen Bebauung, die durch die Staffelbauordnungen in der äußeren Agglomeration der deutschen Großstädte vorgeschrieben ist, begegnen die erforderlichen Anbauten fast nie Schwierigkeiten. Diese Vorteile fallen fast alle in der inneren Agglomeration weg, so daß man in verschiedenen Städten geradezu von einem Garagenproblem sprechen kann. Der viel schnellere und beweglichere Kraftverkehr erleichtert das Wohnen in der äußeren Agglomeration sehr. Der moderne Mensch legt besonderen Wert auf zeitsparende Verkehrsmittel, für ihn ist das Kraftfahrzeug das gegebene Verkehrsmittel. Dem Kraftwagen ist das ganze Stadtgebiet zugänglich, durch ihn vermeidet man zeitraubendes Umsteigen, man spart Fußwege, die sich bei der Benützung öffentlicher Verkehrsmittel fast nie umgehen lassen. An Geschwindigkeit ist das Kraftfahrzeug den städtischen Massenverkehrsmitteln weit überlegen.

Die Bedeutung des Kraftverkehrs läßt sich nicht zahlenmäßig erfassen, sie tritt aber aus dem öffentlichen Leben unübersehbar hervor. Der Kraftwagen eignet sich nicht nur zum innerstädtischen Personenverkehr oder für Reisen, er ist ebenso geeignet als Transportmittel in der städtischen Agglomeration als auch über weite Strecken. Trotzdem wird er die Massenverkehrsmittel nicht verdrängen können, weil der Kraftverkehr auf den städtischen Straßen mehr Platz verlangt als die Massenverkehrsmittel; die Folge davon ist eine Verlangsamung des Verkehrsablaufs, die verhindert, daß sich der Kraftverkehr des gesamten großstädtischen Verkehrs bemächtigt, da einerseits der Brennstoffverbrauch in den Städten durch das viele notwendige Schalten steigt, andererseits eine schnelle Abwicklung des Verkehrs im Interesse aller Verkehrsteilnehmer liegt. In London hat sich schon ergeben, daß die durch die vielen Verkehrsstockungen gehemmten Kraftwagen am Rande der inneren Agglomeration geparkt werden und ihre Benützer es vorziehen, mit öffentlichen Massenverkehrsmitteln ihre Fahrt fortzusetzen.

Der Kraftverkehr ist auch dazu geeignet, die Bewohner der inneren Agglomeration leicht und schnell ins Freie zu bringen, also dem Ausflugsverkehr zu dienen.

Für die in den älteren Stadtteilen der inneren Agglomeration wohnende Bevölkerung ist der Kraftverkehr eine Quelle der Gesundheit geworden, indem er sie das Freie in kurzer Zeit und bequem erreichen läßt. Schon heute spielt er eine bedeutende Rolle, die aber noch viel größer werden wird, wenn der Volkswagen der Bevölkerung zugänglich ist, also in ein bis zwei Jahren. Bei der dichten Bebauung der älteren Münchener Stadtbezirke und den oft ungünstigen Wohnungsverhältnissen darf man diese Möglichkeiten nicht für geringfügig halten. So bald ist eine Änderung der Wohnverhältnisse in den älteren Stadtbezirken nicht zu erwarten, daher ist es sehr zu begrüßen, daß die Bevölkerung sich des Kraftverkehrs, so viel es geht, bedient.

e) Der sonstige Straßenverkehr.

In den sonstigen Straßenverkehr teilen sich die Fußgänger, Radfahrer und Pferdefuhrwerke.

Vor allem tritt der Fußgängerverkehr in der City in Erscheinung. Die Benützer der Massenverkehrsmittel haben meistens noch eine kurze Strecke Weges von den Haltestellen bis zu ihrem Arbeitsort zu Fuß zurückzulegen, ebenso wird zum Einkaufsverkehr in der City nach der Benützung der Massenverkehrsmittel häufig zu Fuß gegangen. Diese Zusammenballungen in den Hauptverkehrsstunden, die sowohl die Massenverkehrsmittel, den Kraftverkehr als auch den sonstigen Straßenverkehr umfassen, können nur durch straffste Verkehrsdisziplin auseinandergeführt werden. Man hat für die Fußgänger, die besonders gefährdet sind, eigene Übergänge und Schutzgeländer geschaffen. Der starke Fußgängerverkehr in der City macht entweder besonders breite Gehbahnen erforderlich oder es müssen Arkaden geschaffen werden, in denen sich die Fußgänger ungefährdet bewegen können.

Durch den wirtschaftlichen Niedergang bis 1932 sind viele Benützer von Massenverkehrsmitteln zum Fahrrad abgewandert oder gehen zu Fuß. Diese Beobachtung kann vor allem bei der Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn gemacht werden. Die Massenverkehrsmittel machen jetzt den Versuch, diese Benützer durch billige Tarife wieder an sich zu ziehen, doch dürfte das vor allem im rheinisch-westfälischen Industriegebiet sehr schwer fallen, weil die ausgedehnte Arbeitslosigkeit eine große Verschuldung der Massen verursacht hat, die heute noch nicht überwunden ist, und das Verkehrsbedürfnis anderen Bedürfnissen gegenüber in höherem Grade einschränkbar erscheint.

Der Fußweg zum Arbeitsplatz soll in der Regel eine halbe Stunde nicht überschreiten, ebenso der Weg zu einem Massenverkehrsmittel, um eine zu große Ermüdung des Arbeitenden zu verhindern. Es wird sich nach der Tarifpolitik richten, ob diese Grenze nicht häufig überschritten werden muß. Auch spielt bei den Fußwegen der Benützer der öffentlichen Massenverkehrsmittel der Haltestellenabstand eine große Rolle. Es hat sich ergeben, daß der Abstand der Haltestellen in der äußeren Agglomeration

weiter sein kann als in der inneren. In den Großstädten ist der Fußgängerverkehr am größten in der City, in der äußeren Agglomeration geht er in der Richtung zu den Massenverkehrsmitteln und zu dem örtlichen Einkaufszentrum für den notwendigen Lebensbedarf. Der eigentliche Einkaufsverkehr ist zur City gerichtet und vollzieht sich entweder durch Massenverkehrsmittel oder durch den Kraftverkehr.

Einen Spitzenverkehr weist im Berufsverkehr häufig der Radfahrerverkehr auf. Er ist meistens von der äußeren zur inneren Agglomeration gerichtet, tritt aber auch als Geschäftsverkehr in der City auf. Ganz besondere Bedeutung kommt ihm in Holland und in Dänemark zu, aber es gibt auch deutsche Städte mit großem Radfahrerverkehr wie München. Der Radfahrerverkehr ist zahlenmäßig nicht zu erfassen, doch kann seine Bedeutung im großstädtischen Verkehr nicht geleugnet werden. Er hat Radfahrwege notwendig gemacht, um den anderen Straßenverkehr nicht zu behindern, weil die Fahrdisziplin der Radfahrer oft zu wünschen übrig läßt. Die neue Straßenverkehrsordnung bestimmt, daß Radfahrer auf der rechten Straßenseite in der Nähe des Randsteines zu fahren haben, höchstens zwei nebeneinander. Man will dadurch verhindern, daß die Radfahrer rudelweise zusammen fahren und dadurch den übrigen Verkehr stören.

Der Verkehr mit Pferdefuhrwerken geht mehr und mehr zurück. Die langsamen Pferdefuhrwerke werden durch Diesellastwagen, Kleinlastwagen oder Sattelschlepper ersetzt. Die Personenbeförderung durch Pferdefuhrwerke ist nach dem Weltkriege bedeutungslos geworden, einzig die Lasten- und Güterbeförderung ist noch in den Großstädten zu finden. Das Pferdefuhrwerk hat seine Bedeutung in den landwirtschaftlichen Gebieten behalten, obwohl auf größeren Gütern schon sehr viel Sattelschlepper zu finden sind. Für den innerstädtischen Verkehr ist das Pferdefuhrwerk wegen seiner Langsamkeit bei der immer mehr zunehmenden Motorisierung nicht mehr recht geeignet.

III. Die Wirkung des großstädtischen Verkehrs auf den Wohnungsmarkt.

Die standortmäßigen Voraussetzungen der Erwerbsgrundlage bedingen die Form und Ausdehnung der Großstädte. Durch sie wird die Lage der Wohnviertel und die Dichte des großstädtischen Verkehrs bestimmt. Günstige Verkehrsbedingungen und billige Bodenpreise in der äußeren Agglomeration veranlassen solche Industrien, die sehr raumbedürftig sind, die innere Agglomeration zu verlassen, da damit nicht die Vorteile in bezug auf Arbeitseinsatz, günstige Verkehrsbedingungen und Absatzmöglichkeiten aufgegeben werden. Durch die Randwanderung der Industrie wird eine Ausdehnung des Wirtschafts- und Wohngebietes der Großstädte möglich, die verbunden ist mit einer Bevölkerungssteigerung in der äußeren Agglomeration und einer Verkehrssteigerung der Massenverkehrsmittel. An der Peripherie wird das bis jetzt der ländlichen Bewirtschaftungsweise dienende Gebiet auf die Stufe städtischer Wirtschaft gehoben. Ein besonderes Merkmal dieses Vorganges ist das Vordringen der städtischen Bau- und Wohnweise. In der inneren Agglomeration dagegen ist bei weitergehendem Bevölkerungswachstum eine Abwanderung aus dem Stadtkern festzustellen, während die Bevölkerung in der äußeren Agglomeration immer mehr zunimmt.

a) Die Citybildung.

Es läßt sich in den meisten Großstädten feststellen, daß sich die Citybildung im Rahmen des alten Festungsgürtels vollzieht und nur selten auf neuere Stadtteile übergreift. Dem Stadtkern bleibt in den meisten Fällen die Anziehungskraft als Markt der Bevölkerung, doch hat die Großstadtbildung eine Funktionenteilung bewirkt. Der Stadtkern hatte ursprünglich auch alle Funktionen des städtischen Organismus umfaßt, während die Bevölkerungsadmassierung zur überragenden Wirtschaftskonzentration in der City führte. Als Markt- und Arbeitszentrum ist die City nicht nur für die Großstadt selbst, sondern auch für ihre nähere und weitere Umgebung von großer Bedeutung. Rein äußerlich kommt das in der Trennung von Wohn- und Arbeitsort zum Ausdruck. Als Kapitalmarkt hat die City von London und New York Weltmarktbedeutung erlangt, in den deutschen Großstädten, die eine Citybildung aufweisen, hat sich die City auf die Markt- und Arbeitsfunktionen konzentriert, die für die Großstadt von großer Wichtigkeit sind. Die wirtschaftliche Struktur der Städte beeinflußt

also die City. Die berufliche Zusammensetzung und der Lebensstandard der Bevölkerung und das verschiedene Alter und die verschiedenen Wirtschaftsbedingungen haben neben der Bevölkerungsadmassierung großen Einfluß auf die Ausbildung der City. In den Arbeitergroßstädten des Ruhrgebiets, wie Gelsenkirchen, Bochum, Mülheim (Ruhr), Hamborn, kann kaum das Vorhandensein eines eigentlichen Stadtkerns festgestellt werden. In der City von Essen oder Düsseldorf liegt nicht der eigentliche wirtschaftliche Schwerpunkt des Gebietes verankert, wie es im Ruhrgebiet überhaupt noch nicht zur Bildung wirklicher Großstädte wie Berlin und München gekommen ist. Die Agglomerationen der einzelnen Großstädte sind nicht voneinander zu trennen, die zahlreichen Mittelstädte, die auch von dichtbevölkerten kleineren Orten umgeben sind, verwirren das Bild noch mehr. Es ist jedoch zu erwarten, daß sich einmal eine Ruhrgroßstadt mit wirtschaftlichem Mittelpunkt herausbilden wird. Dieser Mittelpunkt wird eine der beiden Großstädte sein, die heute die bedeutendsten sind und sogar schon eine Citybildung aufweisen können: Düsseldorf oder Essen.

Die Agglomeration von Berlin und München beruht ursprünglich nicht auf wirtschaftlichen Grundlagen. Ihre Eigenschaft als Residenz und Verwaltungsstadt und nach der Einführung der Eisenbahnen als Verkehrsknotenpunkt gab ihnen in ihrer Landschaft die Stellung eines überragenden Anziehungspunktes. Berlins Eigenschaft als Reichshauptstadt sicherte ihm, verbunden mit seiner verkehrstechnisch außerordentlich günstigen Lage, die durch den Ausbau der Schiffahrtsstraßen noch verbessert wird, einen natürlichen Vorsprung vor München, dessen Lage durch die Grenzziehung sich nicht so gut auswirken kann. Die Industrie beider Städte beruht zum größten Teil auf Qualitätsarbeit, dies ist bei München noch ausgeprägter als bei Berlin. Durch Verkehrspolitik kann also das Wachstum einer Großstadt beschleunigt werden, da durch gute Verkehrsbedingungen das Entstehen von Qualitätsindustrien gefördert wird. Ohne Industrie vermag aber keine Stadt Großstadtcharakter zu erwerben. Sich gegen die durch Deutschlands Eintritt in die weltwirtschaftlichen Verflechtungen sich gewaltig verstärkende Tendenz zur Bevölkerungskonzentration zu stemmen, wäre sinnlos gewesen. Gerade München muß für die vorausschauende Arbeit seiner Fürsten dankbar sein, die in vielem den Grundstock legten zu seiner zukünftigen industriellen Entwicklung und die es vor dem Dasein einer kleinen Verwaltungsstadt bewahrten. Gewiß sind bei der Vergroßstadtlichung gewisse bevölkerungspolitische Gefahren mit in Kauf zu nehmen, was vor allem für die Anfänge der Großstadtbildung zutrifft; heute sind die hygienischen Verhältnisse in den deutschen Großstädten besser als auf dem flachen Lande. Die gewaltige Bevölkerungskonzentration hat vor allem auf die Wohnverhältnisse umgestaltend gewirkt, zunächst nicht zum Besten der Bevölkerung. Als in der Mitte des 19. Jahrhunderts der Zug in die Städte einsetzte, wurde von den Städten zunächst kein Versuch gemacht, die Wohnungsverhältnisse planmäßig zu beeinflussen. Es blieb der Initiative der Bauunternehmer überlassen, für die Unterbringung der Massen Sorge zu tragen. Im Stadtkern war in den alten Städten

wie München der Baugrund schon intensiv ausgenützt; da die bestehenden Bauordnungen dies auch noch um die Mitte des 19. Jahrhunderts zuließen, entstanden um den dichtbebauten Stadtkern in München ebenso dicht bebaute Straßenzüge. Die wachsende Bevölkerung ermöglichte eine weit ausgedehntere wirtschaftliche Tätigkeit, und die Bedeutung des Stadtkerns für die Wirtschaft wuchs. Der an Umfang beschränkteste Raum im Innern der Stadt wurde am meisten begehrt, da nicht nur die Nachfrage nach Geschäftsboden, sondern auch der Raumbedarf der staatlichen und gemeindlichen Behörden und Körperschaften, die ebenfalls an einer zentralen Lage interessiert sind, zusammentraf. Eine Folge hiervon war die Steigerung der Miet- und Grundstückspreise, dadurch wurde zunächst eine Verkleinerung der dort befindlichen Wohnungen bedingt. Bei der fortschreitenden Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens wurden zuerst die Bewohner der hauptsächlichsten Geschäftsstraßen durch die hohen Mieten aus ihren Wohnungen verdrängt, während in stilleren Seitenstraßen die Wohnungen wie vorher bestehen blieben. Der ursprüngliche Stadtkern wurde schließlich zu klein für den Raumbedarf für wirtschaftliche Zwecke, auch die von der City ausgehenden Radialstraßen wurden in den Prozeß der Verdrängung des Wohnbodens durch den Geschäftsboden mit einbezogen. Der inzwischen einsetzende Verkehr der Massenverkehrsmittel ermöglichte eine Dezentralisierung der zusammengedrängten Bevölkerung, andererseits forderte die City immer mehr Raum für sich. Ohne die Massenverkehrsmittel hätten die Großstädte nie eine solche Ausdehnung erreichen und eine solche Bevölkerungsmasse in sich aufnehmen können. Die Trennung von Wohnort und Arbeitsstätte führt täglich große Menschenmassen in die City, viele Straßenbahn- und Omnibuslinien führen radial von der City nach außen; in der City ist die Verkehrsintensität am größten, also ist sie der gegebene Standort für Warenhäuser, Luxusgeschäfte aller Art, für die Vergnügungsindustrie, seien es Theater, Kinos, Varietés oder Gaststätten. Weiter haben die in die City strömenden Menschenmengen veranlaßt, daß sich hier ein großer Markt für rechtliche und andere Dienstleistungen gebildet hat, z. B. Rechtsanwaltsbüros, Ärzte. Ferner befinden sich in der City die großen Banken, die meistens in einem bestimmten Viertel vereinigt sind, Verwaltungen großer Privatbetriebe, Behörden und Gerichte. In der City ist alles verkörpert, was mit Verkehr, Beruf, Öffentlichkeit oder Vergnügen in Beziehung steht.

Die Grundform der City ist gewöhnlich stern- oder polypenförmig, da ihre Ausdehnung vom Verkehr bedingt ist und den verkehrsreichsten Straßenzügen folgt. Während zunächst die Hauptstraßen des Stadtkerns von der Citybildung ergriffen werden, folgen die Nebenstraßen erst später bei wachsender Intensität des wirtschaftlichen Lebens. Auch in den die City umgebenden Stadtvierteln machen sich Anzeichen der Citybildung bemerkbar, was sich einerseits in der wachsenden Zahl der gewerblichen Betriebe äußert und andererseits bei der Bevölkerungszählung sichtbar wird. Es ist in citynahen Stadtvierteln bei Bevölkerungsrückgang häufig der Fall, daß er durch die Ausbreitung der City erfolgt ist. Allerdings ist es auch möglich, daß von der Citybildung erfaßte Straßen-

züge das Bild entscheidend beeinflussen, während sonst keinerlei Anzeichen von Citybildung festzustellen sind. Rein zahlenmäßig ist die Citybildung nicht sehr gut zu erfassen: wenn der wachsende Verkehr Straßendurchbrüche in den meist engen Straßen der City notwendig macht und wenn die vielen kleineren Gebäude durch einen Großbau ersetzt werden, so ist es möglich, daß mehr ständig dort wohnende Wächter, Hausmeister oder Angestellte einen Zuwachs an Wohnbevölkerung anzeigen, obwohl an der Struktur der City nichts geändert wurde. Außer der horizontalen Ausbreitung der City ist auch die vertikale zu berücksichtigen, jedoch kommt sie in Europa nur selten vor. Die vertikale Ausbreitung der City erfolgt vielmehr in Deutschland derartig, daß auch die anfangs weniger beliebten höheren Stockwerke der Häuser im Stadtkern von der Umwandlung von Wohnräumen in Geschäftsräume betroffen werden, oder es finden Aufstockungen statt, soweit die Bauordnungen dies zulassen.

Für München kann das Jahr 1875 als Beginn der Citybildung gelten, da von 1875 ab sich von Volkszählung zu Volkszählung eine Bevölkerungsabnahme für die Stadtbezirke I—IV der Altstadt ergab. Im Jahre 1885 ist sogar ein geringer Zuwachs für die Stadtbezirke I und II zu verzeichnen, was auf die starke Zuwanderung und die Schwierigkeit, genügend Wohnungen für die rasch anwachsende Bevölkerung bereitzustellen, zurückzuführen ist. Bis 1890 vollzog sich das Wachstum Münchens zum überwiegenden Teil folgendermaßen: die Bebauungsgrenze wurde im Anschluß an die von Ludwig I. angelegten Ludwigvorstadt und der Maxvorstadt erweitert, doch fehlte bei den Erweiterungen eine einheitliche Planung. Die neuen Stadtviertel hatten keinen ordentlichen städtebaulichen Zusammenhang mit dem Stadtkern und den ihm vorgelagerten Vierteln Maxvorstadt und Ludwigvorstadt. Erst die Gründung des Stadterweiterungsamtes und das Ergebnis eines städtebaulichen Wettbewerbs 1892 gaben die Möglichkeit, die ganze Stadt nach einheitlichen Gesichtspunkten zu behandeln. Die Aufstellung eines Staffelbauplanes 1901 vervollständigte diese Maßnahmen. 1890 wurde in Pasing eine Villenkolonie gegründet, was das Eindringen von wohnungsreformerischen Bestrebungen anzeigt. Die Terrainspekulation nahm sich nun in der folgenden Zeit der weiteren Gründung solcher Siedlungen an.

In den Bauvorhaben der Zeit nach 1870 wird die städtebauliche Seite weniger hervorgekehrt als zur Zeit Ludwig I. Mit dem Eindringen der Mietkasernen überwiegen privatwirtschaftliche Grundsätze im Städtebau und bedingen eine starke Zusammendrängung der Bevölkerung, die bei vorausschauender Stadtplanung bis zu einem gewissen Grade vermeidbar gewesen wäre, da der einsetzende Massenverkehr die Dezentralisierung erleichtert hätte. So umgeben den Stadtkern dichtbevölkerte Viertel, und erst den Bauten nach 1890 sind wieder vernünftige hygienische und bauliche Qualitäten zuzusprechen.

Die Betriebsverträge, die die Stadt München 1892 und 1897 mit der Münchner Trambahn Aktiengesellschaft schloß, ermöglichten erst den Ausbau der Außenstrecken und die Elektrifizierung. Damit war auch städtebaulich viel gewonnen, weil die Be-

bauungsgrenze durch die Verkehrsverbesserungen hinausgeschoben werden konnte. Die Vorzüge des Staffelbauplanes, der für die äußere Agglomeration eine niedrigere und weiträumigere Bebauung vorschrieb, konnten sich jetzt auswirken. Die Konzentration des Verkehrs in der City, die durch die Massenverkehrsmittel jetzt in höherem Maße als vorher herbeigeführt wurde, beschleunigte die Citybildung erheblich.

Stadtbezirke mit Bezeichnung der Lage:

	I. Max-Josef-Platz	II. Angerviertel	III. Sendlingerstr.	IV. Promenadeplatz	zus. Stadtbezirk I—IV
1875	14 047	12 682	11 808	10 875	49 412
1880	13 761	12 907	11 767	10 201	48 645
1885	14 454	13 402	11 625	10 106	49 587
1890	13 979	13 914	11 381	9 438	48 712
1895	12 421	13 545	11 442	9 081	46 489
1900	11 621	13 424	10 974	7 936	43 955
1905	10 643	12 610	9 702	7 268	40 223
1910	10 667	13 286	10 018	6 591	40 562
1925	10 080	12 675	8 840	5 563	37 158
1933	9 595	12 307	8 336	5 133	35 371[17])

Am ausgeprägtesten hat sich die Citybildung im IV. Stadtbezirk vollzogen, diesem ausgesprochenen Großbank- und Behördenviertel. Das Vordringen der City war zunächst langsam, von 1880 bis 1885 ist kaum ein Rückgang spürbar, mit der steigenden Einwohnerzahl nimmt auch die Citybildung zu. Jedoch muß gesagt werden, daß in den Jahren des stärksten Zuzuges von 1880 bis 1895 die Citybildung verlangsamt wurde, um nach 1900 je nach der Lage des Wohnungsmarktes eine schnellere oder langsamere Entwicklung zu nehmen. Bis auf das Jahr 1885 zeigen die Einwohnerzahlen aller vier Stadtbezirke eine rückläufige Bewegung an, obwohl sich nach dem Weltkriege dieser Entwicklung Schwierigkeiten entgegenstellten.

Schon vor dem Weltkriege wurde in vielen deutschen Städten über Wohnungsnot geklagt, so auch zeitweise in München. Die Wohnungsnot vor dem Weltkriege beruhte darauf, daß die Bautätigkeit häufig mit der Bevölkerungsvermehrung nicht Schritt hielt. Vor allem trifft dies auf den Kleinwohnungsbau zu. In München ging der Bestand an Kleinwohnungen (Wohnungen von 1 bis 3 Räumen) in der Zeit von 1905 bis 1910 zurück, und zwar bei einräumigen Wohnungen von 12 918 auf 9496, bei zweiräumigen Wohnungen von 37 346 auf 31 979, nur die drei- und mehrräumigen Wohnungen haben sich vermehrt. Trotz der Bautätigkeit der gemeinnützigen Wohnungsvereine konnte auf dem Kleinwohnungsmarkt keine Besserung erzielt werden. Die Ursache für das Zurückbleiben der Kleinwohnungsbautätigkeit lag bei der Schwierigkeit, Kleinwohnungsbauten zu beleihen. Die Bauunternehmer wandten sich vor allem dem Bau von großen Wohnungen

[17]) Mit Erlaubnis des Stat. Amtes der Stadt München.

zu, so daß gesagt werden kann, daß in den Jahren 1900 bis 1914 einmal die Bautätigkeit mit der Bevölkerungsvermehrung nicht Schritt hielt, und daß sich die Bautätigkeit in falscher Richtung bewegt hat, da der Bedarf an Kleinwohnungen nicht gedeckt werden konnte und Überfluß an großen, teueren Wohnungen vorhanden war. In der Zeit von 1885 bis 1900 hat die Wohnungsproduktion mit der Bevölkerungsvermehrung ziemlich Schritt gehalten; abgesehen von der Zeit 1890 bis 1895 ist die Vermehrung der Wohnungen dem Bevölkerungswachstum sogar etwas vorausgeeilt. Von 1890 bis 1900 stand eine nicht unbeträchtliche Anzahl von Wohnungen in der Stadt leer (3,2% bis 5,7%). 1900 nahm die Bautätigkeit einen außerordentlich starken Umfang an, die aber nicht durch eine entsprechend starke Vermehrung der Einwohnerzahl und damit der Wohnungsnachfrage ausgeglichen wurde, da sich die Bevölkerungszunahme Münchens gegen früher bedeutend verlangsamte. Die starke Überproduktion an Wohnungen bewirkte in den folgenden Jahren einen Rückgang der Bautätigkeit, der im Jahre 1904 seinen Tiefstand erreichte. Trotzdem vermehrten sich die Wohnungen bis 1905 um 15,4%, während sich die Wohnbevölkerung nur um 7,6% vermehrte. Die Zahl der leerstehenden Wohnungen nahm in dieser Zeit jedoch ab, was darauf zurückzuführen ist, daß die großen Wohnungen vielfach in Teilwohnungen zerlegt wurden. Nach 1905 trat sehr rasch ein Umschwung in der Lage des Wohnungsmarktes ein, die Bautätigkeit war sehr schwach, erst 1909 ist wieder ein Aufschwung zu verzeichnen, die Bevölkerungsvermehrung setzte wieder mit verstärkter Kraft ein, 10,7% gegen eine Zunahme des Wohnungsbestandes von 3,7%. Die Zahl der leerstehenden Wohnungen nahm rasch ab, während es 1905 noch 4,2% leere Wohnungen gegeben hatte, gab es 1907 nur noch 2,4% und 1909 0,8% leere Wohnungen. Die Zerlegung großer Wohnungen in Teilwohnungen nahm durch die Knappheit sehr ab und daher erklärt sich neben der Citybildung, die den Wohnungsmarkt immer stärker beeinflußte, der geringe Zugang an Wohnungen und die Abnahme der Kleinwohnungen. Es ist aber sehr schwer, den Bedarf an Wohnungen zu schätzen, da, wie das Beispiel Münchens zeigt, die Bevölkerungsvermehrung in den verschiedenen Jahren keine gleichbleibend stetige ist, auch die Zahl der Eheschließungen, denen ein Einfluß auf den Wohnungsmarkt nicht abgesprochen werden kann, kann nicht vorausberechnet werden, da bei ihnen der wirtschaftliche Konjunkturverlauf eine Rolle spielt. Jedoch hätten die Bauunternehmer den Wohnungsmarkt insofern mehr berücksichtigen können, als sie sich dem Kleinwohnungsbau hätten zuwenden können. Dies geschah wegen des großen Risikos nicht. Hierin liegt eine der Ursachen, die die Wohnungsnot nach dem Weltkriege bedingten.

Der Weltkrieg brachte ein behördliches Verbot der Errichtung nicht kriegswichtiger Neubauten und eine Rationierung der Baustoffe. Mit der Beendigung des Krieges stiegen die Eheschließungen ungeheuer an, da die durch den Krieg vereitelten Eheschließungen nun nachgeholt wurden. Wenn auch nicht jeder durch Eheschließung entstandene neue Haushalt eine Familienwohnung benötigt, so bestehen doch zwischen den Eheschließungen und dem Bedarf an Neuwohnungen engste Zusammenhänge. Da ja schon vor dem

Weltkriege der Bedarf an Wohnungen das Angebot häufig überstieg und im Weltkriege die Bautätigkeit darniedergelegen hatte, mußte eine riesige Wohnungsnot entstehen, der auch nicht so bald abzuhelfen war, da nach dem Kriege zunächst vollständiger Mangel an Baustoffen herrschte und das Bauen zudem außerordentlich verteuert wurde. Ferner hatte der Krieg zur Niederlassung großer neuer und einer Vergrößerung vorhandener alter Fabrikbetriebe geführt, was eine Massenzuwanderung von Arbeiterfamilien zur Folge hatte. Die Kruppschen Geschützwerke erwarben ganze Häuserblocks im Norden der Stadt und machten eingesessene Familien in einem Umfange durch Kündigung wohnungslos, daß dies zu eingehenden Auseinandersetzungen im Magistrat führte[18]). Ferner wurden Wohnhäuser erworben, um sie zu Büroräumen umzubauen. Der Citybildungsprozeß ging auch im Weltkriege weiter. Schon zu Beginn des Jahres 1918 war das stellvertretende Generalkommando durch Vorstellungen des Magistrats veranlaßt worden, am 5. März 1918 auf Grund des Kriegszustandsgesetzes eine Anordnung zu erlassen, die bestimmte, daß Räume, die bis zum 31. Januar 1918 Wohnzwecken gedient hatten oder für solche bestimmt waren, zu anderen Zwecken nur mit Genehmigung der Stadt München verwendet werden durften. Zu Ende des Krieges bestimmte der Bundesrat durch eine Verordnung vom 23. September 1918, daß Gemeindebehörden, in deren Bezirk sich ein starker Mangel an Wohnungen bemerkbar machte, mit Ermächtigung der Landeszentralbehörde verbieten konnten, daß ohne ihre vorherige Zustimmung

a) Gebäude oder Teile von Gebäuden abgebrochen,
b) Räume, die bis zum 1. Oktober 1918 zu Wohnzwecken bestimmt oder benutzt waren, zu anderen Zwecken, insbesondere als Fabrik-, Lager-, Werkstätten-, Dienst- oder Geschäftsräume, verwendet wurden.

Gegen Baugesuche, bei deren Verwirklichung Wohnräume beseitigt werden sollten, erhob die Lokalbaukommission in dieser Zeit grundsätzlich Einspruch.

Die Wohnungsnot bewirkte gesetzliche Maßnahmen zur Bekämpfung. Die Anfänge der Wohnungsgesetzgebung gehen bis auf das Jahr 1914 zurück und sie erfaßte von Jahr zu Jahr mehr von den bisher privat verwalteten Wohnungen. Es wurden Mieteinigungsämter eingerichtet, die durch die Mieterschutzverordnung des Bundesrates vom 26. Juli 1917 eine besondere Bedeutung erhielten. Den Einigungsämtern wurde die Berechtigung zum Abschluß eines Zwangsmietvertrages eingeräumt. Das Reichsgesetz über Maßnahmen gegen Wohnungsmangel vom 11. Mai 1920 schuf eine einwandfreie reichsgesetzliche Grundlage für die Befugnisse der Landesregierungen und der Gemeindebehörden bis zu weitgehenden Eingriffen in die Freizügigkeit sowie in die Unverletzbarkeit der Wohnung und des Eigentums. Es folgten 1922 das Reichsmietengesetz, 1923 das Reichsmieterschutzgesetz und das Reichswohnungsmangelgesetz. Diesen Gesetzen folgten immer Ausführungsbestimmungen der bayerischen Landesregierung. Das

[18]) Münchener Gemeindezeitung 1917, S. 743.

Reichsmietengesetz, das 1926 eine neue Fassung erhalten hatte, wurde auf Grund des Gesetzes vom 14. Februar 1928 mit einigen Änderungen neu herausgegeben. Auch das Mieterschutzgesetz wurde 1928 neu veröffentlicht. Allerdings waren in den inzwischen vergangenen Jahren in den einzelnen Ländern die Verordnungen zum Teil außer Kraft gesetzt worden, da durch den Neuzugang an Wohnungen eine gewisse Lockerung der Zwangswirtschaft möglich geworden war. Trotzdem die Bautätigkeit von der Stadt München sehr gefördert worden war, konnte nach der Wohnungszählung von 1925 und der Reichswohnungszählung von 1927 noch nicht von einer normalen Lage auf dem Wohnungsmarkt gesprochen werden. „Von dem Schicksal des Zusammenwohnens waren in München 30 701 Haushaltungen = 16,25 v. H. aller Haushaltungen mit 82 676 Bewohnern = 12,75 v. H. der Bevölkerung betroffen, in Berlin 145 654 Haushaltungen = 11,68 v. H. aller Haushaltungen mit 353 399 Bewohnern = 9,11 v. H. der Bevölkerung. Bei anderen Haushaltungen in eine Wohnung einquartierte Haushaltungen, also Haushaltungen ohne eigene Wohnung, gab es in München 15 996 = 8,5 v. H. aller Haushaltungen, in Berlin 74 270 = 6,0 v. H. aller Haushaltungen. Dazu kamen noch an Familien, die weder eine eigene Haushaltung hatten (sondern ihren Haushalt mit anderen teilten), noch eine eigene Wohnung besaßen: in München 4530, in Berlin 36 259.“[19]).

Nach den Erhebungen des Statistischen Amtes der Stadt München hat zwar die Bevölkerung nach dem Weltkrieg (bis 1925) sich langsamer vermehrt als vor dem Weltkrieg (1910), aber die Zahl der Haushaltungen ist viel rascher gewachsen als die Zahl der Wohnungen. Die Geburtenzahl ging zwar immer mehr zurück, doch hatte die Verkleinerung der Familien keinen Einfluß auf das Wohnbedürfnis an sich. Da die Bevölkerung weit mehr aus Erwachsenen bestand als vor dem Krieg, sind die Wohnungsverhältnisse sogar ungünstiger geworden, da Kinder ja weniger Platz benötigen als Erwachsene.

Der Weltkrieg hatte den Münchner Wohnungsmarkt 1914 und 1915 merklich entlastet. Doch verschwanden mit der Dauer des Krieges die leeren Wohnungen immer mehr. Die Wohnungszählung vom 16. Mai 1918 bestätigte die Vermutung, daß sich das Darniederliegen der Bautätigkeit auf dem Wohnungsmarkt sehr auswirken würde. Die städtischen Kollegien stellten im Juni 1918 einen Betrag von 1 000 000 M. zur Errichtung von 18 Einfamilienhäusern und 4 Zweifamilienhäusern zur Verfügung, die trotz aller Schwierigkeiten bei der Arbeiter- und Materialbeschaffung Ende 1918 im Rohbau fertig waren. Ebenso wurden Beträge zum Ausbau von Dachgeschossen und zum Einbau von Notwohnungen zur Verfügung gestellt. Ferner sollten Kleinwohnungen errichtet werden, wofür die Stadt München einen Betrag von 7 000 000 M. als zweite Hypothek zu geben bereit war; diese Bauten sollten in bewußter Abkehr von den bisherigen Mietkasernenbauten mit großen Grünflächen und ohne Seiten- und Rückgebäude errichtet werden. Die Bauausführung litt sehr unter den politischen Erschütterungen, trotzdem konnten 1918/19 einschließlich der Barackenwohnungen

[19]) Das Wohnungswesen der Stadt München, S. 183.

2408 Wohnungen fertig gestellt werden. Da 1920 die Reichsdarlehen nicht mehr in dem Umfang gewährt werden konnten, war das Bauprogramm entsprechend geringer: 804 Wohnungen wurden aus öffentlichen Mitteln hergestellt. Die private Bautätigkeit hatte fast gar keine Bedeutung, da noch immer große Materialschwierigkeiten bestanden und durch Streiks die Durchführung der Bauvorhaben sehr erschwert wurde. Die Stadt stellte auch in den folgenden Jahren große Mittel für Bauten zur Verfügung, aber die beginnende Inflation in Verbindung mit der Warenknappheit ließ nicht die Durchführung aller Vorhaben zu. Seit 1924 bewarb sich das private Unternehmertum in steigendem Maße um städtische Darlehen, die ihm auch gewährt wurden. Jedenfalls war die Behebung der Wohnungsnot aufs engste verbunden mit der Finanzierung durch die öffentliche Hand, da durch die Inflation das private Kapital zum größten Teil verloren war. 1926 wurde ein Sonderbauprogramm aufgestellt, das möglich wurde durch die Erhöhung des Wassergeldes um einen Pfennig für den cbm. Man ging hierbei vom Kapitaldeckungsverfahren zum Kapitalverzinsungs- und Tilgungsverfahren über. Die Reichswohnungszählung von 1927 ergab trotz der regen Bautätigkeit kaum eine Besserung

Reinzugang an Wohnungen in den Jahren 1933 bis 1937

Wohnungen mit	Jahr				
	1933	1934	1935	1936	1937
1 Zimmer	272	275	685	213	1154
2 Zimmern	642	1186	1046	2510	1905
3 Zimmern ohne Nebenräume [20])	106	153	198	206	140
Kleinwohnungen zusammen	1020	1614	1929	2929	3199
3 Zimmern mit Nebenräumen	498	629	736	980	962
4 Zimmern	297	391	338	367	471
5 und mehr Zimmern	(63)	68	199	198	308
größere Wohnungen zusammen	732	1088	1273	1545	1741
Wohnungen insgesamt	1752	2702	3202	4474	4940

[20]) Alle bewohnbaren Räume (außer Zimmer) mit mindestens 6 qm Grundfläche, einschließlich Küchen, Kammern usw.

gegenüber der Wohnungszählung von 1925. Seither haben keine Wohnungszählungen mehr stattgefunden. Obwohl das Bauprogramm des Reiches nach 1933 sehr umfangreich war, ist anzunehmen, daß die erforderliche Anzahl von Wohnungen noch nicht bereitgestellt werden konnte.

Im Februar 1938 erließ der Oberbürgermeister der Hauptstadt der Bewegung eine Bekanntmachung, nach der es verboten ist, Wohnungen, die bisher Wohnzwecken gedient haben, in gewerbliche Räume zu verwandeln, ohne daß Ersatzraum bereitgestellt wird. Diese Bekanntmachung läßt darauf schließen, daß trotz der großen Bautätigkeit in München noch ein gewisser Wohnungsmangel herrscht.

Trotzdem ist die Citybildung weiter fortgeschritten, da der wirtschaftliche Anstieg seit 1933 einmal mehr Geschäftsräume erforderlich gemacht hat, und daß andererseits viele Wohngebäude Neubauten haben weichen müssen, die nicht Wohnzwecken dienen. Der Wohnungsbau ist besonders in der äußeren Agglomeration gefördert worden, in der inneren Agglomeration sind vor allem Baulücken geschlossen worden, die keine Zierde des Stadtbildes waren.

b) Die Bevölkerungszunahme in der inneren Agglomeration.

Handel und Gewerbe hatten einen bestimmenden Einfluß auf die Führung der großen Münchner Straßen. Die wichtigste ist die frühere Salzstraße, die in ostwestlicher Richtung verläuft, heute die Linie Neuhauser- Kaufingerstraße, Tal, die ganz besonders klar ausgeprägt ist. Die andere wichtige Straße verläuft in nordsüdlicher Richtung und wird bezeichnet durch die Theatiner-, Wein- bzw. Residenz-, Dienerstraße bis zum Marienplatz und dann über die Rosenstraße, den Rindermarkt und die Sendlinger Straße bis zum Sendlinger Tor. Da diese Straße erst verhältnismäßig spät, nach Eröffnung der Kesselbergstraße, als Verbindung von Nürnberg nach Italien Bedeutung gewann, ist sie nicht so klar ausgeprägt wie die alte Salzstraße von Salzburg nach Augsburg. Für den Markt war zunächst von Wichtigkeit der Marienplatz. Jedoch mußten die einzelnen Warengattungen wegen des zunehmenden Verkehrs auf Nebenmärkte aufgestellt werden, und zwar auf den Roßmarkt auf dem Oberanger, den Weinmarkt in der Weinstraße, den Saumarkt am Altheimereck, den Rindermarkt, den Fest- und Dultplatz auf der Bleiche am Unteranger, den Jägerbühel für Turniere und Festschießen vor dem Schwabinger Tor, und den Kreuz-, heute Ritter von Epp-Platz als Stapelplatz für den Salzhandel. Man nimmt an, daß auf die Wagenburgen der Bauern, die an Markttagen ja hinterstellt werden mußten, die platzartigen Erweiterungen verschiedener Straßen zurückzuführen sind. Auf die Mauerringe der verschiedenen Stadtbefestigungen sind die heutigen Ringstraßen zurückzuführen, die den immer mehr zunehmenden Verkehr des Marienplatzes mit entlasten können.

„Die Bevölkerung Münchens hat sich vom 16. Jahrhundert bis um 1800 auf dem gleichen Lebensraume nahezu verdoppelt n[ach] dem Ergebnis, daß die im Sandtnerschen Modell noch niedrige und von zahlreichen Gärten durchsetzte Bebauung, letzteres vor

allem in den westlichen Stadtteilen, einer stärkeren baulichen Ausnützung und einer Aufstockung der bestehenden Häuser um ein bis zwei Stockwerke weichen mußte. Um die Wende des 18. Jahrhunderts drängte die zunehmende Wohnungsnot, unerträgliche Mieten einerseits und wachsender Wohlstand andererseits, die Bevölkerung vor die Tore der Stadt zunächst auf das Gelände der jetzt eingeebneten Befestigungsanlagen."[21]).

Der Staat kaufte zunächst den zu bebauenden Boden auf und machte den Baulustigen bei Versteigerung und Verpachtung des Baugrundes die entsprechenden Auflagen bezüglich Größe und Ausgestaltung der Bauten, vor allem bei der Briennerstraße, dem Kapuzinergraben, heute Lenbachplatz und Maximiliansplatz und der Ludwigstraße. Der Königs- und der Karolinenplatz wurden ausgestaltet und die Einteilung Schwabings in regelmäßige rechteckige Quartiere bis zur Theresienstraße wurde in die Wege geleitet. Auch die Gestalt des Krankenhausviertels, der Sonnenstraße und des Sendlingertorplatzes wurde schon in einem Generalplan festgelegt. Diese Maßnahmen sollten alle dazu dienen, die unerträglichen Altstadtmieten zu senken und für die wachsende Bevölkerung Platz zu schaffen. Die Max- und Ludwigvorstadt genügten der Bevölkerungszunahme bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts. 1854 wurden Au, Haidhausen und Giesing nach München eingemeindet und in die Erweiterungspläne eingeschaltet. Allerdings wurden jetzt nicht mehr wie früher Einheitlichkeit und Monumentalität der Straßen angestrebt. Die wachsende Unsicherheit in Stilfragen, die Wiederholung aller schon dagewesener Stilarten, die Vorliebe für hohlen Prunk, die sich immer mehr breitmachte, machen die seit der Reichsgründung entstandenen Bauten nicht gerade zur Zierde Münchens. Hinzu kam noch die langsame Wandlung der wirtschaftlichen Struktur der Stadt, die Entwicklung der Industrie aus eingesessenem Handwerk, die Einführung neuer Industriezweige, vor allem aber der wachsende Verkehr, die eine ganz anders geartete und viel zahlreichere Zuwanderung von Menschen bedingten; dies alles forderte auch eine Wandlung in der Wohnform, in der Form des Wohnhauses. Da dies für die Menschen alles neue Phänome waren, ist es nicht verwunderlich, daß man zuerst mit ungeeigneten Mitteln das Neue bezwingen wollte.

Da bis zur Mitte des 19. Jahrhunderts die Bauordnungen meistens nur Feuerordnungen waren, wurden über die zulässige Ausnützung der Grundstücke nur in geringem Maße Vorschriften gemacht. Die Stadterweiterungen unter Ludwig I. sahen große Grundstückstiefen vor, die zunächst durch Gärten ausgenützt wurden. Bei der steigenden Bevölkerungszahl wurden diese Gärten mit Hinterhäusern und Seitenflügeln verbaut, um Raum für die Bevölkerung zu schaffen. Seit 1827 wurde gestattet, daß in Hinterhäusern Wohnungen für ganze Haushaltungen eingebaut werden durften, bis dahin hatten die Hinterhäuser nur gewerblichen Zwecken gedient. Diese ausnahmsweise Zulassung, die durch den damaligen Wohnungsmangel bedingt war, wurde nicht mehr zurückgenommen. Die Bauordnung von 1879 enthielt fast keine Bestim-

[21]) Das Wohnungswesen der Stadt München, S. 10.

mungen über Abstände von Gebäuden und Nachbargrundstücken, aber sie enthielt zum ersten Male die Forderung, daß sämtliche Wohn- und Schlafzimmer, auch die Küchen Fenster ins Freie haben mußten.

1804 hatte München nicht ganz 45 000 Einwohner, als die Fiaker laut Polizeyerinnerung Nro. 577 eingeführt wurden. Von einem Personenverkehr innerhalb der Stadt konnte kaum die Rede sein, der Fußgängerverkehr befriedigte die Verkehrsbedürfnisse vollkommen, der Personenverkehr nach auswärts wurde durch die Post oder durch Lohnkutscher bewerkstelligt. München hatte 1861 130 222 Einwohner und damit auch ein gewisses Verkehrsbedürfnis, das durch den Omnibusverkehr des Lohnkutschers Zechmeister befriedigt wurde. Natürlich konnte der Omnibusbetrieb nicht zur Dezentralisierung und Auflockerung beitragen, da er vor allem dem Verkehr zum Bahnhof diente. 1845 hatte Steinsdorf, damals 2. Bürgermeister in München, alle Bauvorschriften zusammengestellt, die in München erlassen worden waren. Da der Sammlung die Genehmigung des Königs fehlte, hatte sie nicht den Charakter einer Bauordnung. In dieser Vorschriftensammlung befindet sich eine Bestimmung, die auf die damalige Auffassung vom Städtebau ein charakteristisches Schlaglicht wirft: Die Erbauung von einstöckigen Häusern an den Straßenlinien der Stadt und der Vorstädte ist nicht gestattet, da sie zuviel Ähnlichkeit mit ländlichen Verhältnissen hat und in einer werdenden Großstadt zu verhindern ist. Bei dieser Auffassung in maßgebenden Kreisen konnte nicht erwartet werden, daß eine übermäßige Zusammendrängung der Bevölkerung vermieden wurde, im Gegenteil, sie war erwünscht. Die Burgfriedensfläche blieb von 1855 bis 1875 ziemlich gleich. Die Bevölkerung stieg 1871 auf 169 693 Menschen an, im Umkreis mit 5 Kilometer Radius um den nördlichen Turm der Frauenkirche als Stadtmittelpunkt wohnten damals 181 977 Menschen. Mit der Einverleibung von Au, Haidhausen und Giesing ist der Anfang gemacht worden zur Eingemeindung der Orte, die heute zusammen mit dem Stadtkern die innere Agglomeration Münchens bilden. 1864 wurde Ramersdorf eingegliedert, 1877 Sendling, 1890 Neuhausen und Schwabing, 1892 Bogenhausen, 1899 Nymphenburg, 1900 Thalkirchen und Laim. Als diese Orte eingemeindet wurden, standen sie, bis auf Au, Haidhausen und Giesing kaum im Zusammenhang mit München. Die Verschmelzung wurde erleichtert durch die 1876 gegründete Münchner Trambahn Aktiengesellschaft, die als erste eine Linie nach Nymphenburg baute. Es folgten bald Linien von Schwabing (Großwirt) über den Odeonsplatz-Karlsplatz zur Theresienhöhe. Die Nymphenburger Linie gabelte sich am Karlsplatz, und zwar über den Sendlingertorplatz-Gärtnerplatz-Zweibrückenstraße-Orleansplatz (Ostbahnhof), die andere Linie vom Karlsplatz zum Promenadeplatz (Ritter von Epp-Platz). Die Linien im Burgfrieden konnten gebaut werden, aber außerhalb des Burgfriedens war wegen der Besitzverhältnisse an den Straßen keine Einigung zu erzielen. In Schwabing gelang es die Zustimmung des staatlichen Landbauamtes zum Bau der Trambahn zu erlangen, in Nymphenburg machte das Hofmarschallamt Schwierigkeiten, so daß der Erbauer, Ollet, dort seinen Verpflichtungen nicht nachkommen

konnte. Sobald diese Linien fertiggestellt waren, kamen aus allen Stadtgebieten Wünsche der Bevölkerung wegen Verbesserung der Verbindungen.

„Da alle Vorstellungen der Stadtgemeinde bei der Münchner Tramway erfolglos waren, wurde das Stadtbauamt beauftragt, ein Projekt über die vordringlich zu bauenden Pferdebahnlinien auszuarbeiten. Die Beratungen im Pferdbahnausschuß über diesen Entwurf waren von dem Grundsatz geleitet, die neuen Linien vom Zentrum der Stadt strahlenförmig nach den Vorstädten zu führen. Im Verlauf der Verhandlungen wurde vom Magistrat und vom Kollegium der Gemeindebevollmächtigten die Durchführung von 6 Linien beschlossen, die jedoch die Zustimmung der Polizeidirektion nicht erhielten."[22])

Die Bedeutung, die ein strahlenförmig von der City ausgehendes Straßenbahnnetz für die Entwicklung der Stadt hat, war also inzwischen von der Stadtverwaltung erkannt worden. In dem 1882 geschlossenen Vertrag hatte sich die neugegründete Münchner Trambahnaktiengesellschaft verpflichtet, 7 neue Linien zu bauen, wobei die hauptsächlichsten Wünsche der Bevölkerung berücksichtigt wurden. In der Zeit von 1880 bis 1890 war die Bautätigkeit in München sehr lebhaft, vor allem in den eingemeindeten Bezirken Au, Haidhausen und Giesing, Schwabing und Nymphenburg. Die Zeit des Spekulationsbaues begann. Da die Bauordnung von 1879 eine weitgehende Ausnutzung der Baugrundstücke zuließ, hielt die Mietkaserne ihren Einzug in München. Die Bodenpreise stiegen, und mit jeder Steigerung war der Grundstückseigentümer bestrebt, aus seinem Baugrund eine größere Rente zu erzielen. Daß in München Mietkasernen entstanden, ist aber nicht allein auf das Konto der Spekulanten zu setzen, da, wie oben erwähnt, die Stadtgemeinde selbst hohe städtische Häuser gebaut haben wollte und die Mieter in München, wo das Einfamilienhaus fast unbekannt war, es gar nicht anders kannten. „Wenn von den Bewohnern der zweistöckigen Häuser unter übrigens gleichbleibenden Verhältnissen keine höheren Mieten zu erlangen sind, als die Mieter der vierstöckigen Häuser zahlen, dann liegt die Schuld doch sicher nicht an dem System oder bei der Spekulation, sondern an den Menschen, die einer Wohnung bedürfen. Da haben wir auch tatsächlich gleich den Hauptgrund für die Mietkasernen in den deutschen Städten mancher Gegenden. Die Wohnungsfrage ist zum nicht geringen Teil eine Frage der Wohnsitte."[23]).

1880 lebten in der inneren Agglomeration im Umkreis von 5 Kilometer 247 951 Menschen, die Stadtbevölkerung zählte 230 023 Menschen. Noch war München nicht in seine heutige innere Agglomeration hineingewachsen. 1890 war die Einwohnerzahl der inneren Agglomeration 352 723, das politische Stadtgebiet dagegen umfaßte 349 024 Menschen. Die Eingemeindungen bis 1900 bewirkten, daß das politische Stadtgebiet mehr Menschen umfaßte als die Agglomeration von 5 Kilometer im Umkreis. Inzwischen hatte die Stadtgemeinde durch die Betriebsverträge von 1892 und 1897 die Möglichkeit erhalten, die Bedeutung der Straßenbahn, die

[22]) 50 Jahre Münchener Straßenbahn, S. 24.
[23]) Weber, Boden und Wohnung, S. 91.

sie als einziges Massenverkehrsmittel zu der Zeit hatte, auch für ihre städtebaulichen Zwecke einzusetzen. Sollten die vom neugegründeten Stadterweiterungsamt aufgestellten Pläne verwirklicht werden, so bedurfte man der Straßenbahn, um neues Gelände aufschließen zu können. Bis zum Weltkrieg wurden die wichtigsten Außenstrecken gebaut, meistens unter Garantie der Anlieger oder noch nicht eingemeindeter Gemeinden. Die neuen Strecken waren jedoch nicht unrentabel, so daß nie auf die Garantie zurückgegriffen werden brauchte. Die Bauordnung von 1895 und die Staffelbauordnung von 1904 wirkten sich in der Folge sehr günstig auf die Wohnverhältnisse aus. Einfamilienhaus und Villensiedlung sind ab 1890 zuerst wenig, dann in wachsendem Maße bei den der Lokalbaukommission vorgelegten Baugesuchen vertreten gewesen. Die Bebauung der inneren Agglomeration ist zwar dadurch leider nur wenig berührt worden, doch hat die Bevölkerung der äußeren Agglomeration noch heute den Vorteil davon.

Das politische Stadtgebiet von 1871, der Burgfrieden, war baulich noch sehr wenig ausgenützt. Auf der Fläche, die 1871 von 196 693 Menschen bewohnt wurde, hatten 1925 440 886 Einwohner Platz. Bei der Bevorzugung des Hochbaues drängten sich die Menschen auf einem verhältnismäßig kleinen Raum zusammen; die Aufschließung neuen Baugeländes änderte daran nichts, da das Land mit Mietkasernen bebaut wurde. Die Erkenntnis, daß weiträumige Bebauung oder Flachbau günstiger ist, brach sich erst später Bahn. Die Verkehrsverhältnisse waren auch noch nicht derartig entwickelt, daß man zur weiträumigen Bebauung im großen Stil übergehen konnte.

Kürten[24]) hat eine Zusammenstellung gemacht, aus der hervorgeht, daß in den 41 Vororten Berlins 1910 von 100 Personen etwa 35,4 aus Berlin selbst, aus den übrigen Zweckverbandsgemeinden 19,9 (zusammen 55,3 Prozent im ganzen Zweckverbandsgebiet), aus dem Rest der Provinz Brandenburg 5,2, aus dem übrigen Deutschland 14,4 stammten; während von 100 Berlinern (von 1905 bis 1910) nur 12,8 aus der Zweckverbandsumgebung, dagegen 12,0 aus der übrigen Provinz Brandenburg und 34,3 aus dem übrigen Deutschland kamen. Daraus geht hervor, daß der überwiegende Teil der Vorortbevölkerung früher in Berlin selbst wohnte, in Berlin aber in der Mehrzahl der Herkunft nach Auswärtige wohnten. Weiter waren von je 100 der Zugewanderten zugezogen nach Berlin (1910) aus dem Zweckverbandsgebiet 25,4 Prozent und 77,4 Prozent aus der übrigen Provinz Brandenburg, nach den 41 Vororten dagegen aus dem Zweckverbandsgebiet 74,6 Prozent, aus der übrigen Provinz Brandenburg 22,6 Prozent. Berlin nimmt also den Strom der Zugewanderten von auswärts zunächst auf, assimiliert sich diese Massen und gibt sie im Laufe der Zeit unter dem Nachdrängen neuer Massen an die Vororte ab. In München werden die Verhältnisse ähnlich sein. Noch in der Mitte des 19. Jahrhunderts hatte München kein eigentliches Vorortgebiet oder eine äußere Agglomeration. Zwischen 1885 und 1900 begannen die Dörfer in der Umgebung Münchens erst Wohnplätze für die städtische Bevölkerung zu werden. Die Kunststadt

[24]) Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik 1920, 59. Band, S. 151.

München mit ihrer landschaftlich reizvollen Umgebung zog in steigendem Maße Rentner und Pensionäre an, die sich entweder in der Stadt selbst oder in ihrer Umgebung niederließen. Besondere Anziehungspunkte waren das Würmtal und das Isartal. Mit der wachsenden Industrialisierung wurden die Gemeinden im Norden Münchens langsam zu Industrieorten, wie Moosach, Freimann, Milbertshofen und Dachau. Auch hier wird ein Austausch der Bevölkerung stattgefunden haben, doch fehlt darüber eine Untersuchung. Das Wachstum dieser Orte kann aber nicht aus sich selbst heraus stattgefunden haben, denn München ist für seine Landschaft der gleiche Magnet, der Berlin für seine Landschaft und darüber hinaus für Norddeutschland ist.

Die heutigen städtebaulichen Erkenntnisse zielen auf eine Entlastung der inneren Agglomeration ab. Die Citybildung in ihrer heutigen Form wieder rückgängig zu machen wäre unratsam. Sie ist entstanden aus den auf raschen Austausch abgestellten Handelsbeziehungen der heutigen Zeit. Die hohe Grundrente, die eine Folge der Citybildung ist, kann durch Verkehrsverbesserungen herabgedrückt werden, gleichzeitig ist damit für die Bevölkerung ein gesünderes und angenehmeres Wohnen gewährleistet. „Immer zahlreichere Personen finden im Zentrum der Stadt Beschäftigung, immer weniger können jedoch dort Wohnung finden; die Folge ist natürlich, daß zunächst in der Nachbarschaft dieser Geschäftsgegenden, dann weiter bis zur Peripherie hin eine Steigerung der Miete und damit der Bodenrente in Folge der vermehrten Nachfrage stattfinden muß. Mit Philippovich bin auch ich überzeugt, daß die Hauptquelle des steigenden Bodenwertes im Zentrum der Stadt liegt, daß die Bodenwertsteigerung in den äußeren Bezirken, wo die Bodenspekulation angeblich die Ursache der Preissteigerung sein soll, tatsächlich viel mehr die Konsequenz der Bewegung im Innern ist."[25]). Die modernen Massenverkehrsmittel sollen eingesetzt werden zur Auflockerung der inneren Agglomeration, was nicht nur bevölkerungspolitisch wertvoll ist, sondern auch günstig auf die Grundstückspreisgestaltung einwirkt. Die arbeitende Bevölkerung glaubte bisher häufig, wenn sie nahe an ihrer Arbeitsstätte wohnte, ihre Arbeitskraft besser ausnützen zu können. Bei guten Verkehrsbedingungen dürfte aber gesünderes Wohnen in der äußeren Agglomeration günstiger für ihre Arbeitskraft sein trotz eines längeren Anfahrtweges als das Wohnen in der vergleichsweise ungesunden Stadt.

c) Die Bevölkerungszunahme in der äußeren Agglomeration.

Im Jahre 1871 hatte München noch keine eigentliche äußere Agglomeration. Mit der industriellen Entwicklung Münchens begann sie sich langsam zu bilden, und zwar überschritten zunächst die Wohnplätze der Bevölkerung die politische Stadtgrenze. Zu Wohnplätzen wurden vor allem landschaftlich bevorzugte Plätze wie das Würmtal und das Isartal. Die Industrie zog in die Orte der äußeren Agglomeration erst um die Jahrhundertwende ein, in

[25]) Weber, Über Bodenrente und Bodenspekulation in der modernen Stadt, S. 70.

den meisten Fällen aber im Weltkrieg und nachher. Doch ist auch hier, wie in München selbst, die Industrie äußerlich nicht stark hervortretend. Man kann also nicht sagen, daß die äußere Agglomeration Münchens aus Industrieorten besteht, sondern man muß von Wohnplätzen sprechen, die vor allem im Norden der Stadt auch Industrie haben. Ein Gesamtbild der Bevölkerungsanhäufung in und um München gibt folgende Tabelle:[26])

Burgfriedensfläche und Bevölkerungsanhäufung 1871—1933

Zählung	Burgfriedens-fläche (ha)	In nebenstehendem Jahre festgestellte Einwohnerzahl auf dem jeweiligen Burgfrieden von				
		1871	1900	1910	1925	1933
1871	3558	169693	183841	183847	186092	187914
1900	8697	395997	499932	499938	507736	511501
1910	8872	428312	596461	596467	607592	612541
1925	12614	440886	659392	665266	680704	688701
1933	18828	451359	680789	689135	715157	735388

Der 10-Kilometer-Kreis vom Stadtmittelpunkt hatte 1871 nur 193035 Einwohner gegen 181977 Einwohner des Kreises der inneren Agglomeration. Daraus geht hervor, daß sich noch keine äußere Agglomeration zu bilden begonnen hatte. Im Jahr 1900 hat sich das Bild aber schon verändert: der 10-Kilometer-Kreis umfaßte 526163 Bewohner gegen 494832 Einwohner des inneren Kreises. 1910 ist ein weiterer Fortschritt festzustellen, der 10-Kilometer-Kreis hatte 632853 Bewohner, der innere 590021. Nach dem Weltkrieg ging die Entwicklung weit schneller vor sich. 1925 wurden in der inneren Agglomeration 653763 Bewohner festgestellt, innerhalb des 10-Kilometer-Kreises 720570 Bewohner, in der äußeren Agglomeration (15-Kilometer-Kreis) 750720 Bewohner. Die Untersuchung des Statistischen Amtes der Stadt München erstreckte sich auch noch auf den 20-Kilometer-Kreis mit 786196 Bewohnern und auf den 30-Kilometer-Kreis mit 877295 Bewohnern. Auch die beiden letzten Kreise werden in ihrem Wachstum noch stark von München beeinflußt, sie scheiden aber aus dem Rahmen dieser Arbeit aus, da sie nicht mehr im Bereich des innerstädtischen Verkehrs liegen, sondern nur vom Vorortverkehr der Reichsbahn und von den Omnibussen der Post versorgt werden. Die entsprechenden Zahlen für 1933 sind für die innere Agglomeration 671359 Einwohner, für den 10-Kilometer-Kreis 792638, für die äußere Agglomeration 819276, für den 20-Kilometer-Kreis 855319, für den 30-Kilometer-Kreis 952756. Der erste Ring, der sich konzentrisch um den Kreis der inneren Agglomeration legt, hat bereits eine größere Fläche als die Stadt München. 1933 lebte nur der 6. Teil der Menschen, die München damals

[26]) Mit Erlaubnis des Stat. Amtes der Stadt München.

zählte, auf diesem Kreis. Noch geringer ist die Einwohnerzahl der weiteren, an Fläche stark wachsenden Ringe.[27]).

Auf 100 ha kamen Mitte 1933 Einwohner:	
In dem inneren Agglomerationsring	8548
innerhalb des Münchner Burgfriedens (1933)	3906
in dem ersten Ring um den 5-Kilometer-Kreis	514
in dem zweiten Ring um den 5-Kilometer-Kreis	61
in dem dritten Ring um den 5-Kilometer-Kreis	65
in dem vierten Ring um den 5-Kilometer-Kreis	62

Im ersten Ring hat die Bevölkerung von 1925 bis 1933 um rund 80 Prozent zugenommen, im zweiten Ring hat sie etwas abgenommen. Von 1925 bis 1933 hat die Bevölkerung in der inneren Agglomeration nur eine geringe Zunahme erfahren, da einmal der Citybildungsprozeß immer weiter fortschreitet und seit 1910 auch schon der eigentlichen City benachbarte Stadtbezirke zuerst wenig und seit 1925 mehr ergriffen hat. Ob diese Bevölkerungsabnahme von Bestand ist, muß noch abgewartet werden.

Die Ausbildung, die der großstädtische Massenverkehr vor allem nach dem Weltkrieg erfahren hat, hat sich stark dezentralisierend ausgewirkt. Hinzu kommt noch, daß in weite Kreise der Bevölkerung die Erkenntnis gedrungen ist, daß das Wohnen in kleineren Häusern weiter im Freien viel gesünder ist als das Wohnen in Massenmiethäusern in der dichtbebauten inneren Agglomeration. Das Einfamilienhaus hat in München heute eine ziemlich weite Verbreitung gefunden.

Die Verkehrsbedingungen für die äußere Agglomeration nach München sind recht günstig. Das Vorortbahnnetz vor allem im Süden der Stadt ist sehr gut ausgebaut. Fast alle größeren Siedlungen haben Bahnverbindung nach München, sei es durch die Reichsbahn oder die Isartalbahn. Wo die Bahnverbindung fehlt, vermittelt die Reichspost den Verkehr. Auch die großen Ausfallstraßen entlang reiht sich Siedlung an Siedlung. Der außerordentlich lebhafte Kraftverkehr hat hier die Wohnplätze entstehen lassen. Die gleiche Beobachtung kann gemacht werden bei den Straßenbahnlinien, die aus der inneren Agglomeration herausführen.

Das beste Bild von der wachsenden Bedeutung der äußeren Agglomeration als Wohnplatz der Bevölkerung geben die Veröffentlichungen der Reichsbahn die Pendelwanderungen betreffend. Die Angaben der Münchener Straßenbahn sind weniger brauchbar, da die Pendelwanderungen auf dem Gesamtnetz angegeben werden ohne Trennung nach Außenstrecken und Stadtstrecken. Wie aus einer Untersuchung über: „Pendelwanderungen in Oberbayern, mit besonderer Berücksichtigung von München, im Jahre 1923" von Dr. Franz Herkomer[28]) hervorgeht, waren 82 Prozent aller Tagwanderer Inhaber des Wochenkartenausweises und 82 Prozent aller Wanderer überhaupt Tagwanderer. Welchen starken Aufschwung die Pendelwanderungen seit der Erfassung vom Jahre

[27]) Mit Erlaubnis des Stat. Amtes der Stadt München.
[28]) Zeitschrift des Bayr. Stat. Landesamtes, 57. Jahrg. 1925, S. 275 ff. Herausgegeben von Fr. Zahn, München.

1907 bis zum Jahre 1923 genommen haben, zeigen die nachstehenden Ergebnisse der abgesetzten Zeitkarten.

	1907	1923
Zahl der verkauften Fahrkarten (Zeitkarten)	173 974	137 645
Davon waren Rückfahrkarten	82 151	24 230
	47,2 %	17,6 %
Zahl der mit Arbeiterkarten (Zeitkarten) zurückgelegten Fahrten	1 213 562	2 066 110
Davon auf Rückfahrkarten	164 174	475 770
	13,5 %	2,3 %

Die Fahrten, die auf Grund der ausgegebenen Fahrtausweise im Jahre 1923 unternommen wurden, überstiegen 20 Millionen. Dabei ist ein Anschwellen der täglich ausgeführten Fahrten gegen 1907 auf etwa das Siebzehnfache zu verzeichnen, während die Fahrten der Wochenwanderer sich ungefähr auf das Dreifache vermehrten. Allerdings ist für 1923 zu berücksichtigen, daß durch die Inflation ein Anschwellen der Zeitkartenbenutzung, verursacht durch die sich rasch steigende Geldentwertung, das Bild trübt. „Da die Stadt München als eine gegebene Einheit mit ihrer Umgebung und ihrem Hinterland in enger wirtschaftlicher Fühlung steht, diese Verbundenheit aber mit wachsender Entfernung abnimmt, erscheint es zweckmäßig, die in München und Oberbayern auf Zeitkarten zurückgelegten Eisenbahnfahrten in Zonen der Pendelwanderungen nach bestimmten Entfernungsstufen, und zwar (in Übereinstimmung mit den bayerischen Erhebungen von 1907 über die Pendelwanderungen) in zehn Zonen einzuteilen. Bei dieser Gliederung sind in den ersten drei Zonen bis zu 20 Kilometer kleinere Entfernungen abgegrenzt, da sich innerhalb dieses Raumes weitaus der größte Teil, nämlich bis zu 95 Prozent der täglichen Fahrten abspielen. Nur ein kleiner Teil geht über 30 Kilometer hinaus.

Eine Übersicht über die Stärke der Pendelwanderungen in Oberbayern, und zwar sowohl der Wochenwanderer als auch der Tagwanderer in den einzelnen Zonen gibt die folgende Zusammenstellung:

Pendelwanderungen in Oberbayern nach Zonen im Jahre 1923

Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 4	Zone 5	Zone 6	Zone 7	Zone 8	Zone 9	Zone 10
1-6 km	7-12 km	13-20 km	21-30 km	31-45 km	46-60 km	61-90 km	91-120 km	121-150 km	151 u. m. km
Wochenwanderer									
2967	25846	39962	39186	6814(	72438	63428	15550	5382	6241
Tagwanderer									
494661	730425	206278	57986	10257	739	284	—		—

Pendelwanderungen zusammen: Wochenwanderer 339 146
Tagwanderer 1 500 6 .0 [29])

[29]) Morgenroth, Die Quellen des Münchener Wirtschaftslebens, S. 48/49.

Verkehrsintensität und Entfernung stehen also im Allgemeinen im Verlauf der Pendelwanderungen im umgekehrten Verhältnis zueinander. Bei den Tagwanderern ist die Verkehrsintensität in der zweiten Zone ungleich stärker als in der ersten, was darauf zurückzuführen ist, daß in der ersten Zone die Pendelwanderungen häufig mit der Straßenbahn oder anderen Verkehrsmitteln zurückgelegt werden. Von der dritten Zone an nimmt die Verkehrshäufigkeit bei den Tagwanderern stetig ab, um bei Zone acht ganz zu verschwinden. Die Wochenwanderungen sind fast nur für die Zonen wichtig, bei denen sich eine tägliche Fahrt nicht mehr lohnt, aber von Zone acht an nimmt auch dieser Verkehr sehr schnell ab. Man kann also behaupten, daß die wichtigsten Zonen für die Tagwanderungen mit Zone vier aufhören. Am intensivsten ist der Verkehr der äußeren Agglomeration zur Stadt und zurück. Eine Erhebung des Stat. Amtes der Stadt München, die den Jahresabschnitt vom 1. Mai 1926 bis 30. April 1927 umfaßt, (bei der Verkehrskontrolle I der Reichsbahn in Kempten) ergab folgende Zahlen: im Ganzen wurden in München 128 531 Tagwanderer gezählt, von denen 29 085 auf Zone eins entfielen, 58 239 auf Zone zwei, 21 427 auf Zone drei, 9075 auf Zone vier, bei den anderen Zonen gingen die Zahlen dann rasch zurück; Bezirksamt München, Zone eins 24 148, Zone zwei 110 683, Zone drei 41 129, Zone vier 4073, die anderen Zonen sind dagegen unwichtig, Bezirksamt Dachau, Zone drei (Wanderer nach München) 26 239, Bezirksamt Starnberg, Zone drei und vier (Tagwanderer nach München) 10 567, bzw. 14 125, Bezirksamt Fürstenfeldbruck, Zone drei (äußere Agglomeration von München) 17 743, Zone vier (München) 29 334. Das Bezirksamt München umfaßte bei dieser Erhebung 45,3 Prozent aller Tagwanderer der 15 an dieser Erhebung beteiligten Bezirksämter. Der Pendelwanderungsverkehr ist in Oberbayern weitaus am stärksten in der Richtung München. Im Münchener Agglomerationsgebiet überwiegen die Hereinpendler über die Herauspendler. 1926 war der Pendelwanderungsverkehr im Bezirksamt München zu 83,0 Prozent nach München gerichtet, im Bezirksamt Wolfratshausen zu 78,3 Prozent, im Bezirksamt Dachau zu 75,6 Prozent, im Bezirksamt Starnberg zu 72,9 Prozent, im Bezirksamt Ebersberg zu 64,4 Prozent, im Bezirksamt Erding zu 62,5 Prozent, im Bezirksamt Freising zu 60,9 Prozent und im Bezirksamt Fürstenfeldbruck zu 48,8 Prozent. Wenn man dabei in Rechnung stellt, daß sich das Bezirksamt München größtenteils mit dem äußeren Agglomerationsring deckt, so geht aus dem Berufsverkehr hervor, welche Bedeutung die äußere Agglomeration als Wohngebiet der Bevölkerung hat. Die Pendelwanderungen der anderen Bezirksämter gehen zum Teil in die äußere Agglomeration von München. Da die Zählung aber nach Bezirksämtern vorgenommen wurde, kann die Bedeutung dieser Wanderungen nur aus der Verkehrsintensität der Zonen geschätzt werden, in deren Verkehrsbereich die äußere Agglomeration von München liegt. Heute wird der Verkehr natürlich weitaus stärker sein, da nicht nur das Wohnen in der äußeren Agglomeration planmäßig gefördert wird, sondern auch das Entstehen neuer und die Randwanderung alter Industriezweige an der äußeren Agglomeration immer mehr um sich greift.

Es ist anzunehmen, daß sich der größte Teil des Pendelverkehrs zwischen der äußeren Agglomeration und München im Vorortsverkehr der Reichsbahn abspielt, da nur eine Außenstrecke der Straßenbahn in die Kreisfläche zwischen den 10-Kilometer-Kreis und den 15-Kilometer-Kreis führt, die Linie nach Grünwald. In der Zone zwischen dem 10-Kilometer-Kreis und der inneren Agglomeration spielt die Straßenbahn schon eine weit größere Rolle, da in diesem Bereich ziemlich viele Linien zu finden sind. Die Linie nach Freimann überschreitet sogar ein wenig den 10-Kilometer-Kreis. Wichtig sind in dieser Zone die Linien nach Forstenried, Pasing, Botanischer Garten, Moosach, Milbertshofen und Freimann. Hauptsächlich beschränkt sich das Straßenbahnnetz auf die innere Agglomeration. Von immer größerer Wichtigkeit wird für den Berufsverkehr der Kraftverkehr. Da die Motorisierung von der Reichsregierung sehr gefördert wird, hat der Kraftverkehr noch nicht die Grenze seiner Ausdehnungsfähigkeit erreicht. Die Ausfallstraßen Münchens, die nach allen Seiten ausgehen, sich durchweg in gutem Zustand befinden und zum Teil auch untereinander als Umgehungsstraßen verbunden sind, können einen sehr großen Verkehr aufnehmen, da schon bei ihrer Anlage auf besondere Breite gesehen wurde, die man eigentlich als besonderen Bahnkörper für die Straßenbahn der normalen Straßenbreite zuschlug. Da sich auf weitere Entfernungen in der verhältnismäßig auch viel dünner besiedelten äußeren Agglomeration der Bau von Straßenbahnen nicht mehr lohnt wegen des hohen Anteils der Anlagekosten, werden auf den Straßen mit Erfolg von der Reichspost Omnibusse eingesetzt. München sitzt sowohl als Spinne im Netz der Vorortbahnlinien als auch im Straßennetz. Die Verkehrsbedingungen der äußeren Agglomeration nach München sind sehr gut.

Die Verkehrsentwicklung hat es möglich gemacht, daß sich eine weiträumige Besiedlungsform ausbreitete. Da die Anfänge der Großstadtbildung der Entwicklung des modernen Massenverkehrs vorausgingen, war eine Zusammendrängung der Menschen nicht zu vermeiden. Man hatte damals noch nicht die hygienischen Kenntnisse, über die man heute verfügt. Die Bauten interessierten die Stadt oder den Staat nur so weit, als Feuersicherheit und gerade Straßenfronten in Betracht kamen. Wieweit ein Bauherr sein Grundstück ausnützen wollte, blieb ihm als seine Privatsache überlassen. Die Polizei kümmerte sich in der Zeit mehr um die Stärke der Mauern, die Art der verbauten Ziegel oder um die Bauholzsorte als um die Größe des Hofes, der zwar erwünscht war, dessen Größe aber nicht ausdrücklich vorgeschrieben war. Die Städte sahen damals ihre Aufgabe mehr im Straßenbau. Die städtebauliche Tätigkeit Napoleons III. in Paris lenkte das Interesse mehr auf breite, gerade Straßen und Häuser mit Prunkfronten. Zum Glück lernte man in England die Kanalisation kennen, die dann in den europäischen Prachtstraßen nicht vergessen wurde. Den Häusern selbst, die nun Wohnstätten für eine immer mehr wachsende Zahl von Menschen waren, ließ man, wenn man die Fassaden außer acht läßt, keine Sorgfalt angedeihen, obwohl ihre Grundrißgestaltung immer schlecht war, soweit es sich um Miethäuser handelte. Das Massenmiethaus wurde nicht künstlich ge-

züchtet, in München sind Miethäuser zu Anfang des 19. Jahrhunderts Gang und Gäbe, in der Mitte des 19. Jahrhunderts gab es noch gotische Miethäuser, die natürlich aufgestockt worden waren; die Massenmiethäuser sind entstanden durch Rücksichtnahme auf die Volkssitte und die Wirtschaftlichkeit. „Ganz sicher kann jedenfalls bei den Mietkasernen gespart werden an Bodenfläche, an Straßenbaukosten, an Kosten für Wasserleitung, Licht, Kanalisation und — was besonders zu beachten ist — an Kosten für die Benutzung der Verkehrsmittel, auch die Kosten der Hausverwaltung und für den Betrieb sind bei dem Massenmiethause verhältnismäßig geringer als bei dem Kleinhaus. Ferner ist die Gefahr des Leerstehens für das Massenmiethaus relativ geringer als für das Einfamilienhaus."[30]).

Man weiß heute, daß die größere Weiträumigkeit der Wohnbebauung mit der stärkeren Zurückhaltung in der Ausnützung von Grund und Boden einen größeren Flächenbedarf mit sich bringen muß. Man verkennt aber die im Gefolge dieses gesteigerten Wohnbedarfs auftretenden Schwierigkeiten, wenn man in diesem Zusammenhange darauf hinweist, daß noch keine irgendwie nennenswerte Einbuße an landwirtschaftlich nutzbarem Boden zu verzeichnen wäre, wenn die gesamte Bevölkerung Deutschlands in Einfamilienhäusern mit Gärten angesiedelt würde. Das Problem der weiträumigeren Bebauung und damit des gesünderen Wohnens ist von der Lösung der Verkehrsfrage abhängig. Die Zusammendrängung der Bevölkerung wäre nie so groß geworden, wenn der Massenverkehr eher hätte eingesetzt werden können. Erst die Elektrifizierung der Straßenbahn brachte hier eine Änderung.

„Als „Verkehrsbereich" bezeichnet man denjenigen Umkreis zu beiden Seiten einer Verkehrslinie, innerhalb dessen die Benutzung des Verkehrsmittels dem Fahrgast noch einen Vorteil bietet. Der Verkehrsbereich ist umso größer, je rascher die Beförderungsweise des Verkehrsmittels ist, da ein etwa längerer Weg bis zur nächsten Haltestelle durch die schnellere Beförderung ausgeglichen wird. Der Verkehrsbereich, innerhalb dessen eine städtische Straßenbahn noch mit Zeitgewinn benutzt werden kann, ist auf etwa 600 Meter bis 1 Kilometer beiderseits der Bahnlinie anzusetzen, im Stadtinneren entsprechend weniger, im Außenbezirk entsprechend mehr."[31]). Der nach dem Weltkrieg sich immer stärker entwickelnde Kraftverkehr brachte im innerstädtischen Verkehrswesen eine weitere Wendung zum Guten. Da ihm ohne weiteres das ganze Agglomerationsgebiet zugänglich ist, erweiterte er den Wohnbereich. Für den Großteil der Bewohner der äußeren Agglomeration sind heute noch die Schienenbahnen von größter Bedeutung, obwohl München und Oberbayern stark motorisiert sind. Man muß bedenken, daß der Verkehr der äußeren Agglomeration zur inneren nicht nur Berufsverkehr ist, sondern auch Einkaufsverkehr oder Vergnügungsverkehr. Es werden also in den einzelnen Familien immer einige Familienmitglieder auf die Schienenfahrzeuge angewiesen sein. Häufig wird auch für den Berufsverkehr die Bahn vorgezogen, weil einerseits die Bahn bis

[30]) Weber, Boden und Wohnung, S. 92.
[31]) Eberstadt, Handbuch des Wohnungswesens, S. 446.

ins Herz der Stadt hereingeführt wird, andererseits das Lenken eines Kraftfahrzeugs Konzentration und Nervenkraft in Anspruch nimmt, was die Frische und die Arbeitskraft des Lenkers doch beeinträchtigt. Trotzdem sind die an die Straße gebundenen Verkehrsmittel im großstädtischen Verkehr nicht entbehrlich. Die Entwicklung hat gezeigt, daß auch die bestgeführten Schnellverkehrslinien den Verkehr nicht von den Straßen wegzuziehen vermögen. Die riesige Verkehrsentwicklung hat einen großen Nachteil gezeitigt: in der Stadt fließen die Ströme des Außenverkehrs mit dem Stadtverkehr zusammen und verursachen durch die Ungleichmäßigkeit des Verkehrs, der zu bestimmten Tagesstunden zu einer kaum zu bewältigenden Stärke anschwillt, oft Verkehrsstockungen, da die Straßen im Stadtkern häufig den Anforderungen rasch fahrender Verkehrsmittel nicht gewachsen sind. Hinzu kommen noch Parkplatzschwierigkeiten.

Die Verkehrsentwicklung hat eine Entlastung des innerstädtischen Wohnungsmarktes herbeigeführt. Da heute viele Menschen in der äußeren Agglomeration wohnen können, ballt sich die Wohnungsnachfrage nicht mehr derartig in der inneren Agglomeration wie vor dem Krieg. Da man auch versucht, die Industrie möglichst zu dezentralisieren, werden zu weite Fahrten und Anmarschwege für die arbeitende Bevölkerung vermieden. Es können jedoch nicht alle Industrien dezentralisiert werden, da die Qualitäts- und Fertigwarenindustrie sich im Interesse der raschen Versorgung der Bevölkerung nicht zu weit vom Handel, der in den Großstädten konzentriert ist, entfernen darf.

Die Möglichkeit der Dezentralisierung der Bevölkerung ist auch eine Tariffrage der Massenverkehrsmittel. Die Kosten für die Benutzung der Verkehrsmittel müssen in der äußeren Agglomeration den Mieten zugerechnet werden, dies trifft natürlich auch auf den Rand der inneren Agglomeration zu. Für beruflich an die städtische Arbeitsstätte Gebundene dürfte in Zukunft auch ein Abstand der Wohnung von mehr als 15 Kilometer von der Stadt nicht zu einer Mehrbelastung führen. Es wäre erwünscht, daß sich sogar eine geringere Belastung ergeben würde, da die größere Entfernung von der Stadt trotz aller gesundheitlichen Vorteile bei der ständigen Gebundenheit an Verkehrsmittel doch als Nachteil empfunden wird. Eine weitausschauende Verkehrspolitik kann die oft empfundenen Nachteile durch geeignete Tarifpolitik und Verringerung der Zugabstände ziemlich aufheben. Ebenso ist die Anzahl der Stationen von Wichtigkeit, auf denen die Züge halten oder die Haltestellen der Omnibusse; ferner muß die Geschwindigkeit der Massenverkehrsmittel zum Teil noch gesteigert werden. Die Bedeutung dieser Faktoren ist verschieden, je nachdem es sich um Gelegenheitsverkehr oder um Berufsverkehr handelt.

„Für den städtischen Gelegenheitsverkehr tritt die Fahrgeschwindigkeit an Bedeutung zurück. Man benutzt die Fahrgelegenheit mehr, um sich nicht zu sehr zu ermüden, um sich nicht als Fußgänger mühsam einen Weg durch das Gewühl zu bahnen, als um erheblich rascher vorwärts zu kommen. Dagegen sind andererseits möglichst viele Stationen, ebenso wie in kurzen Fristen aufeinanderfolgende Fahrten erwünscht, man will möglichst überall

und ohne länger als einige Minuten zu warten, ein- und aussteigen können.

Bei dem Arbeitsstättenverkehr tritt hingegen die Geschwindigkeit der Fahrt in den Vordergrund; er muß entweder Schnellverkehr sein oder er wird überhaupt bedeutungslos bleiben. Der gewaltige Andrang von Fahrgästen morgens unmittelbar vor Arbeitsbeginn und abends nach Fabrik- und Geschäftsschluß fordert natürlich zugleich ein möglichst rasches Aufeinanderfolgen der einzelnen Wagen und Züge."[32]). Eine weitere wichtige Rolle spielen die Mieten in der äußeren Agglomeration. Darauf wird weiter unten einzugehen sein.

d) Der Einfluß auf die Wohnform.

Das herkömmliche Münchener Wohnhaus hat äußerlich im Laufe der Jahrhunderte manche Änderung erfahren, sein Grundriß blieb aber bis zum Regierungsantritt Ludwigs I. ziemlich gleich. „Die Grundstücksaufteilung der einzelnen schmalen und tiefen Baublöcke war zumeist so, daß von zwei Straßen her die Grundstücke in der Mitte des Baublocks mit ihren Wirtschaftsgebäuden, Höfen und Hausgärten zusammenstießen. Nur besonders enge Bauquartiere, wie zwischen Diener- und Burgstraße, hatten durchgehende Anwesen, sogenannte „Durchhäuser". Die Hauseinteilung, die sich auf diesen schmalen Grundstücken für das gotische Haus herausgebildet hatte, war folgendermaßen: Das Haus besitzt zwei Eingänge, nämlich eine Einfahrt, die über den inneren Hausvorplatz zum Hof, zum Hinterhaus und zum Garten führt, und eine kleine meist neben der Kommunmauer gelegene Haustüre zu den Stockwerken. Ganz nahe dieser Haustüre nimmt sofort die Stockwerkstreppe ihren Anfang und führt in immer geradeaus führenden Läufen bis zum obersten Geschoß, unterbrochen nur von kleinen Absätzen, an denen die Wohnungseingänge liegen. Es ist dies die berühmte „Himmelsleiter", neben den Aufzugshalbgiebeln ein zweites bezeichnendes Merkmal des gotischen Münchener Wohnhauses . . . Die Beleuchtung dieser Treppen erfolgte durch ein Oberlicht über der Haustüre und von der Höhe herab durch ein Fenster in der Hofwand. Durchschneidet ein solcher Treppenlauf ein Zimmer, so wird diese Stelle in geschickter Weise ausgebildet und z. B. zur Aufstellung von Geschirr benutzt. Die Notwendigkeit eines eigenen Wohnungseinganges ergab sich dadurch, daß im Erdgeschoß des Hauses und in Hintergebäuden zumeist gewerbliche Verkaufsräume und Werkstätten, auch kleine Wirtschaftsbetriebe untergebracht waren."[33]). Die Bauvorschriften gestatteten eine sehr enge Bebauung, verboten wegen der Feuergefahr aber hölzerne Giebel, die anfangs gebaut wurden. Die Bevölkerungszunahme ließ sehr bald Miethäuser entstehen, deren Stockwerkhöhe durchschnittlich 3 Meter war. „Die Wohnungen der Obergeschosse gestalteten sich je nach der Grundstücksbreite verschieden, meist lagen aber an der Straßen- und Hofwand je zwei Stuben. Die dazwischen angelegten Räume fanden als Küche mit

[32]) Weber, Die Großstadt und ihre sozialen Probleme, S. 58.
[33]) Das Wohnungswesen der Stadt München, S. 53 ff.

gemauertem Rauchabzug, Kammern etc. Verwendung. Die Trennwände waren meistens Bohlenwände . . . Der Dachraum diente zur Lagerung der Waren und Vorräte, oder war, wie z. B. bei den Ledererhäusern, mit zu gewerblichen Zwecken verwendet. Die Kommunmauern waren durch Aussparen kleiner Nischen auf beiden Seiten gekennzeichnet; letzere fanden auch zur Aufstellung von Licht und Laterne Verwendung."[34]). Die Häuser waren also verhältnismäßig schmal und viele Räume darin hatten gar kein Tageslicht. Etwa vorhandene Lichthöfe genügten in der Größe auch nicht, um für die daran liegenden Räume die notwendige Belichtung zu schaffen. Es wurden natürlich möglichst Nebenräume dorthin gelegt. Für die Dienstboten waren die Unterbringungsmöglichkeiten durch die Hausform nicht günstig. Die äußere Form der Häuser wechselte im Verlauf der Jahrhunderte. Bevorzugt wurde auch noch in der Renaissance die Fassadenmalerei. In der Renaissance wurden häufig mehrere schmale Baustellen zu einer längeren Front zusammengefaßt, der gotische Giebel verschwand mehr und mehr, begleitet von einer Erhöhung der Stockwerkzahl. Nach dem 30jährigen Krieg machte sich durch die Errichtung von Adelshäusern in München auch bei den Bürgerhäusern eine leise Wandlung geltend. Es entstanden Häuser mit größeren Innenhöfen, größeren Fenstern, längeren Hausfronten und höheren Stockwerken. Statt der Fassadenmalereien werden an der Außenseite ornamentale Stukkaturen, plastische Fensterumrahmungen und Portale üblich. Das Barock- und Rokokohaus wandelte sich unter dem Einfluß der aus dem wiederaufgenommenen Studium der Antike hervorgegangenen Geschmacksrichtung und zeigte in seiner Fassade strengere Architekturformen, von denen die innere Einteilung nicht berührt wurde. Als München 1795 seiner Festungseigenschaft entkleidet wurde und damit auch die Wälle fielen, entstanden entlang der Linie der bisherigen Befestigungen zusammengebaute große Miethäuser, u. a. erfuhren das Karlsplatzrondell und das Sendlinger Tor eine einheitliche Gestaltung. Unter Maximilian II. (1848 -1864) wurden die ersten Beispiele großstädtischer Miethäuser mit Läden, bis 4 Stockwerke hoch, errichtet, bei denen, um einen palastartigen Eindruck zu erwecken, ein niedriges Geschoß, das sogn. Mezzaningeschoß eingefügt wurde, das äußerlich noch zu den Erdgeschoßbogenfenstern gehört. In der Maximilianstraße gibt es noch heute derartige Häuser. Auch bei diesen Häusern ähneln die Grundrisse noch dem des überkommenen Wohnhauses. Eine Wandlung trat ein durch den Zustrom nach München und das Aufhören der Baugestaltung durch die bayerischen Könige. Die Gewerbefreiheit brachte mit sich, daß sich ein viel größerer Kreis von Unternehmern dem Wohnungsbau zuwenden konnte. Die Überlieferung im Bauwesen brach ab, da viele dieser Leute nicht die nötige Eignung in wohnungstechnischer und baukünstlerischer Beziehung hatten. Damals entstanden die Straßen im Lehel, am Gärtnerplatz und Teile des Viertels am Ostbahnhof, die weder in baukünstlerischer noch in wohnungstechnischer Hinsicht erfreulich sind, da durch die intensive Grundstücksausnützung viele tiefe Räume entstanden, die zur Alkoven-

[34]) Das Wohnungswesen der Stadt München, S. 60 ff.

bildung führten und Räume, wie Küchen und Mädchenzimmer, keine unmittelbar ins Freie führende Fenster hatten. Ausreichende Nebenräume, wie Bäder, Speisekammern und Garderoben fehlten immer. Die Bauordnung von 1879 brachte verschiedene Verbesserungen, da nun auch die Nebenräume Fenster ins Freie haben mußten. Sie hob auch die Auflage der symmetrischen Fassadengestaltung auf und führte für verschiedene Straßen die offene Bauweise ein (Pavillonsystem). Es wurden sehr viel Seitenflügel und Hinterhäuser gebaut, in denen ganze Wohnungen lagen. Die Aufteilung des Baulandes in zu tiefe Baublöcke hat diese nachteilige Bauweise entstehen lassen, da jeder bei den steigenden Grundstückpreisen bestrebt war, aus seinem Grundstück einen möglichst hohen Ertrag herauszuwirtschaften. „Der städtische Grundwert wird bestimmt durch die Höhe des Erträgnisses eines Gebäudes, welches auf dem Grund bei entsprechender Ausnutzung desselben errichtet werden kann, selbstverständlich unter Berücksichtigung nicht nur der effektiven Auslagen, sondern auch einer angemessenen Amortisation, andererseits durch den jeweilig geltenden Zinsfuß, welcher der Kapitalisierung dieses Erträgnisses zu Grunde gelegt werden muß."[35]). Da sich die Mieter zu der Zeit, da die innerstädtischen Verkehrsmittel noch im Anfang ihrer Entwicklung standen, eine umso heftigere Konkurrenz machten, je „städtischer" der Boden war, waren Mietpreissteigerungen unvermeidbar. Der nach dem Krieg 1870/71 trotz mancher Rückschläge immer mehr wachsende Volkswohlstand bewirkte einen größeren Wohnungsluxus. Damals war ein Badezimmer wirklicher Luxus, den sich nur sehr wohlhabende Leute leisten konnten. Die Wohnungen verbesserten sich in hygienischer Beziehung ganz erheblich. Es gab Kanalisation und seit 1883 die Hochquellwasserleitung. Durch die Wirksamkeit Gedons und Seidls erfuhren die Grundrisse der Münchener Häuser manche Verbesserungen. Vor allem wurde jetzt dem gesteigerten Bedürfnis nach Nebenräumen Sorge getragen, es setzte sich überhaupt eine praktischere Gruppierung der Räume durch. In dieser Zeit entstanden viele sogn. herrschaftliche Wohnungen, mit den besten hygienischen Einrichtungen. Sehr schlecht stand es um die Kleinwohnungen. Wie die Kleinwohnungsverhältnisse in München in früherer Zeit beschaffen waren, lassen noch die „Herbergen" in der Au, in Giesing und Haidhausen erkennen. Die Herbergen sind entstanden, bevor diese Stadtteile eingemeindet wurden, daher brauchten sich die Erbauer nicht an Straßeneinteilungen zu halten und jeder baute so wie es ihm gefiel. Zum Teil sind die Herbergen schon verschwunden, was trotz ihres oft malerischen Aussehens wegen ihrer hygienischen Verhältnisse nicht zu bedauern ist. Mit ihnen verschwanden einesteils aber auch billige Wohnungen und soweit Stockwerkeigentum herrschte, das Eigentum der Bewohner. Für die wachsende Stadt stellten Bauunternehmer Kleinwohnungen her. Diese Wohnungen hatten große Mängel, sie müssen in hygienischer Beziehung primitiv genannt werden, die Wohnungen waren unter sich nicht abgeteilt, Vorplätze mußten von mehreren Parteien gemeinsam

[35]) Weber, Über Grundrente und Bodenspekulation, S. 57.

benützt werden, sie waren nicht ordentlich zu lüften und teilweise befand sich die Wasserleitung für mehrere Familien auf dem Vorplatz. Die Bauordnung von 1879 erlaubt noch eine ziemlich starke Ausnutzung der Grundstücke. Doch bemühten sich jetzt auch Architekten, große Baufirmen und Baugenossenschaften um die Verbesserung der Kleinwohnungen. Der Weltkrieg vereitelte weitere Bemühungen in dieser Richtung. Auch die Bauordnungen von 1895, die 1900, 1910 in verschiedenen Punkten nach dem Stand der Technik und den Bedürfnissen des Kleinwohnungsbaues ergänzt wurde, nahm Rücksicht auf weite Kreise der Bevölkerung, denn vor dem Weltkrieg wohnte 48 Prozent der Bevölkerung in Wohnungen von 1 bis 3 Räumen. Die Herstellung von Kleinwohnungen wurde von manchen Unternehmern nur ungern in die Wege geleitet, da Kleinwohnungen schwer zu beleihen, die Häuser schwer verkäuflich und die Verwaltung mühsam ist. Vor dem Weltkrieg wurden, wie oben erwähnt, zu wenig Kleinwohnungen hergestellt, obwohl man sich bemüht hatte, die Wohnungsverhältnisse der Minderbemittelten zu verbessern. Dies ist aber nicht die Alleinschuld der Unternehmer. „Es liegt auf der Hand, daß es nicht so schwer ist, eine zwar große, aber doch ziemlich gleichmäßige und daher berechenbare Nachfrage zu befriedigen; tritt die Nachfrage dagegen stoßweise auf, so daß ihre Qualität und Quantität im Voraus nicht zuverlässig geschätzt werden kann, dann wird es gar nicht mehr möglich sein, den Vorrat stets in das richtige Verhältnis zum Bedarf zu bringen, bald wird der Vorrat zu groß, bald zu klein sein. Das bedingt zeitweise mehr oder minder empfindliche Stockungen, und dauernd muß dadurch die Höhe der Risikoprämie der Wohnungsunternehmung beeinflußt werden."[36]). Die guten Anfänge, die vor dem Weltkrieg im Kleinwohnungsbau gemacht worden waren, wurden nach dem Krieg planmäßig weiter entwickelt. Ohne daß es der Allgemeinheit so recht zum Bewußtsein kam, haben sich nach dem Kriege Änderungen in der Gestaltung der Wohnungsgrundrisse und in der Anordnung der Wohnhäuser zueinander und im Stadtbild vollzogen. Seitenflügel und Hinterhäuser verschwanden, wo mehrgeschossige Miethäuser errichtet wurden, entstanden weiträumige Höfe und gut belichtete Wohnungen. Auch auf die Ausstattung mit Bädern, ausreichenden sonstigen Nebenräumen, elektrischem Licht, Gas, mit Einrichtungen, die alle häuslichen Arbeiten erleichtern und verkürzen, wurde Wert gelegt. In München gehört zum behaglichen Wohnen eine solide Bauweise, die bei dem rauhen Höhenklima eine gute Art von Material und Ausführung verlangt. Daher sind bei den mit öffentlichen Mitteln belehnten Kleinwohnungsbauten höhere Anforderungen gestellt worden, als dies in vielen anderen Städten üblich ist. Man ist um Kosten zu sparen weitgehend zum Typenbau übergegangen. Obwohl sich nach dem Kriege in München eine lebhafte Bautätigkeit entfaltete, hat es sehr lange gedauert, bis die schlimmsten Auswüchse der Wohnungsnot verschwunden waren. Nach der Inflation wurden die Neubauwohnungen zu einem großen Teil von Leuten bezogen, die nicht der minderbemittelten Bevölkerung angehörten. Wenn minderbemittelte Bevölkerungskreise Neubau-

[38]) Weber, Boden und Wohnung S. 4.

wohnungen in Anspruch nahmen, nahmen sie in großem Umfang Untermieter auf, wodurch sich häufig eine Überbelegung der Wohnungen ergab. Der Grund war, daß die Mieten der Neubauwohnungen verglichen mit den Altmieten verhältnismäßig teuer waren und durch die Erhöhung der Baukosten teurer sein mußten. (Bis zu 300 Prozent über der Friedensmiete.) Durch die Förderung der Baugenossenschaftsbauten wurde ziemlich Abhilfe geschaffen. Zuerst konnten die großen Wohnungen aus der Zwangsbewirtschaftung herausgenommen werden, dann die mittleren Wohnungen, und, Dank der Siedlungsfürsorge des Reiches auch die Kleinwohnungen. Die Wohnform des Vielfamilienhauses hielt sich in München trotz der Verkehrsintensivierung auch nach dem Weltkrieg. Teilweise war man aus Ersparnisgründen sogar zu dieser Bauform gezwungen. Der Staffelbauplan verhindert aber ihre Bevorzugung, da in der äußeren Agglomeration nur an den Hauptstraßen vielstöckige Häuser gebaut werden dürfen. In hygienischer Beziehung haben sich diese Bauten außerordentlich verbessert, so daß Bedenken dieser Art nicht mehr gegen sie erhoben werden können. Bedenklich erscheint nur noch das Zusammenwohnen vieler Menschen in einem Haus. Die ursprünglich vielfach vom Lande stammende Bevölkerung wird dem Boden ganz entwöhnt und von ihm losgelöst, sie muß meistens die Vorteile eines Gartens entbehren, der ihr eine wertvolle zusätzliche Einkommensquelle liefern könnte, ganz abgesehen von seinen sonstigen Werten. Das Reich will durch Beihilfe bei der Einrichtung von Kleingärten dieser Entwicklung entgegenarbeiten.

Vor 1870 haben sich nur ganz wenige wohlhabende Familien vor der Stadt Einfamilienhäuser gebaut, die aber nur im Sommer benützt wurden. Diese Sommerhäuser befanden sich zum größten Teil in der Umgebung des Karolinenplatzes, der Königinstraße und der Gabelsbergerstraße. Der wachsende Wohlstand erweckte allmählich in weiteren Kreisen den Wunsch, ein Haus, das von einem Garten umgeben war, für sich allein zu bewohnen. Diese für München neue Wohnform setzte sich anfangs sehr langsam durch. Dabei waren zwei Gründe entscheidend: die Münchener Wohnsitte war anders orientiert, man lebte durchschnittlich bescheiden und verlangte nicht nach Geselligkeit, dann aber fehlte zunächst noch ein Verkehrsmittel, das erlaubt hätte, in kurzer Zeit die Stadt zu erreichen. In erster Linie ließen sich die führenden Münchener Künstler, wie Kaulbach, Lenbach und Stuck palastartige Wohnhäuser bauen. Langsam wandelten sich Nymphenburg, Bogenhausen und der Bavariaring zu Villenvierteln um. Die Häuser zeigen alle Abstufungen von der repräsentativen Eleganz bis zur einfachsten bürgerlichen Baugesinnung des Bauherrn. Die Künstler, die diese Villen bauten, bemühten sich besonders, diese Bauten dem bodenständigen süddeutschen Stil anzupassen.

Bei den Kleinwohnungsbauten wurde 1876 ein Versuch der Flachbausiedlung durch die Verwaltung der bayerischen Staatseisenbahnen gemacht, die für die damalige Zeit eine beachtliche soziale Leistung ist; es wurden 40 Doppelhäuser mit je acht Kleinwohnungen errichtet. Nach 1890 wurden durch die Firma Littmann die Siedlungen Ludwigshöhe und Gern geschaffen, an die sich

Villenkolonien privater Einzelerbauer anschlossen. Zur gleichen Zeit wurde auch in Pasing eine Villenkolonie erbaut. Auch die Besiedlung des Isartales mit Einfamilienhäusern, die vielfach ländlichen Baustil zeigen, schritt fort. Was aber vor dem Weltkrieg an Flachbauten entstand, ist mehr oder weniger auf private Initiative zurückzuführen, da es ziemlich lange Zeit dauerte, bis die Erkenntnisse über gesundes Wohnen in alle Volkskreise drangen. Alteingewurzelte Sitten lassen sich sehr schwer von neuen verdrängen, auch wenn die Vorteile der neuen offensichtlich sind. Die Baugenossenschaften wollten teilweise ihren Mitgliedern die Möglichkeit geben, Häuser als Eigentum zu erwerben. Da die Genossen davon keinen Gebrauch machten, errichteten die Genossenschaften ihre Bauten vorwiegend als Hochbauten. Dr. H. Keller sagt über die Wohnsitte: „Wenn bei uns die Mietkaserne über das Einfamilienhaus gesiegt hat, so ist das zum großen Teil sicherlich darauf zurückzuführen, daß die große Masse der Bevölkerung, namentlich der unteren Klassen, nicht das nötige Verständnis für den Wert des Einfamilienhauses hat. Selbst Angehörige der gebildeten Klassen, mit denen ich mich über die Frage Kleinhaus und Mietkaserne unterhielt, erklärten mir mehrfach, sie würden niemals ein Einfamilienhaus beziehen, weil es ihnen zu mühsam sei, um aus einem Wohnraum in den anderen zu gelangen, eine Treppe vom Erdgeschoß zu ersteigen."[37]).

Heute wird, da es die Verkehrsverhältnisse erlauben, das Kleinhaus bevorzugt. Es hat sich herausgestellt, daß die Bevölkerung, wenigstens zum großen Teil, diese Entwicklung begrüßt. Das kommt in der Förderung zum Ausdruck, die der Flachbau auch behördlicherseits erfährt. Nach dem Weltkrieg entstanden Kleinhaussiedlungen in München-Obersendling von der Heimag, in Großhesselohe von der Eisenbahnerbank, die Waldsiedlung in Hartmannshofen, weiter Siedlungen in Harlaching, Ramersdorf, Pasing, Obermenzing und vielen Orten in der äußeren Agglomeration. Im Norden der Stadt sind Reichsheimstättensiedlungen erstanden und in anderen Gebieten sind welche geplant und auch schon fertiggestellt. Die private Bautätigkeit war ebenfalls außerordentlich rege, vor allem nach 1933. Auch die Partei und ihre Gliederungen beteiligen sich lebhaft an dem Heimstätten- und Siedlungswerk. München ist heute von einem Kranz von Kleinhäusern umgeben. Die Bausparbewegung nahm außerordentlich zu. Durch die vom Nationalsozialismus veranlaßte gesunde Wirtschaftspolitik der Bausparkassen ist allen Volksgenossen Gelegenheit gegeben, ein Eigenheim zu erwerben. Die in jedem Monat aufzubringenden Kosten sind nicht höher als die sonst zu zahlenden Mieten. Jede Monatszahlung bringt aber die Bausparer dem Ziel, ein freies Anwesen zu erwerben, einen Schritt näher. Diese so wünschenswerte Entwicklung wäre nie möglich gewesen ohne die Entwicklung des großstädtischen Verkehrs. Die Reichsbahn mit ihrem Vorortsverkehr und die Straßenbahn bewältigen heute den größten Teil des Verkehrs zwischen der äußeren und der inneren Agglomeration. Der Kraftverkehr nimmt in seiner Bedeutung für diesen Verkehr von Jahr zu Jahr zu, doch läßt sich das nur durch

[37]) Bodenreform, Jahrg. 1907, S. 543.

den Augenschein beweisen, da es nach der Natur dieses Verkehrs keine Zählungen geben kann, die zuverlässig wären. Das Fahrrad hat im Agglomerationsverkehr eine weniger große Bedeutung, da die Entfernungen häufig für eine Bewältigung mit dem Rade zu groß sind. Auch kann beispielsweise im Winter das Münchener Klima diesen Verkehr lahmlegen. Das Fahrrad bewährt sich mehr für den Verkehr entweder in der inneren oder in der äußeren Agglomeration.

Die Wichtigkeit des großstädtischen Verkehrs für den Flachbau ist aus der Tatsache zu ersehen, daß der Flachbau sich in München erst dann entwickelte, als das Straßenbahnnetz schon ziemlich ausgebaut war. Die bescheidenen Anfänge wurden gefördert durch die Einführung des elektrischen Betriebes auf der Straßenbahn. Diese Betriebsumstellung kann 1900 als beendet angesehen werden, von diesem Zeitpunkt ab wachsen die Villenviertel immer schneller.

Die Wohnsiedlungen in der äußeren Agglomeration sind keine Gartenstädte im engeren Sinne, da sie nicht auch gleichzeitig Berufsort für ihre Bewohner sind. Sie sind vielmehr durch ihre Verkehrsbeziehungen eng an ihren wirtschaftlichen Mittelpunkt München gefesselt, der gleichzeitig auch der kulturelle Mittelpunkt ist. Von München aus empfangen die Wohnsiedlungen die wichtigsten Impulse zu ihrem Wachstum, da die Zuwanderung vielfach von München aus erfolgt. Diese Orte sind ebenfalls wirtschaftlich weitgehend von ihrem Zentrum abhängig, da sich in den Orten meistens nur ein kleines Einkaufszentrum für den notwendigen Lebensbedarf befindet, während für alle anderen Bedürfnisse München das Einkaufszentrum ist. Darüber hinaus ist München durch seine Großmarkthalle der Lebensmittelversorger für ganz Oberbayern, soweit es nicht in geringem Umfang örtliche Selbstversorgung gibt.

Die mannigfachen Beziehungen zwischen München und seiner äußeren Agglomeration gehen aus dem stets wachsenden Verkehr hervor, ohne den dieses Gebiet nie in die Einflußsphäre der Stadt gekommen wäre. Die Verbesserung der Wohnform wurde nur durch den Verkehr möglich, der für die Dezentralisierung schon sehr viel geleistet hat und noch leisten wird.

e) Der Einfluß auf die Mieten.

Die planmäßige Stadterweiterung nach der Schleifung der Befestigungen wurde verursacht durch eine große Mietpreissteigerung in der Stadt. Das mittelalterliche München hat also seiner Bevölkerung ziemlich lange Platz bieten können unter der Voraussetzung, daß man eng zusammenrückte. Langsam wuchs es nun in seine innere Agglomeration hinein. Der Prozeß der Großstadtbildung war begleitet von einer Boden- und Mietpreissteigerung, und zwar derartig, daß der Boden im Zentrum am meisten geschätzt wurde, was sich auf die Mieten auswirkte. Durch die Gewerbefreiheit war die Möglichkeit gegeben, daß Spekulanten, Bauunternehmer für den Wohnungsbedarf der zuwandernden Bevölkerung sorgten. Bald gab es Grundstückspekulanten, Bauunternehmer und Wohnungsunternehmer. Letztere übten den Hausbesitz

und das Vermieten von Wohnungen als Beruf aus. Kurz nach der Reichsgründung entstanden Baugenossenschaften, die sich mit dem Bau von Häusern und dem Vermieten der entstandenen Wohnungen an ihre Genossen beschäftigten. Die Finanzierung der Bauvorhaben erfolgte durch den Kapitalmarkt. Da zuerst Verkehrsmittel in der Stadt fehlten, war man gezwungen, und kam dabei in München der Wohnsitte entgegen, die Bevölkerung ziemlich zusammenzudrängen. Die Aufteilung des Baulandes in tiefe Baublöcke verursachte sehr schlechte Wohnungsverhältnisse, da die Bauunternehmer die Grundstücke so weit wie möglich überbauten und durch ausgetiftelte Grundrisse ohne Rücksicht auf etwa entstehende Nordlage von Räumen möglichst viel Wohnraum zu schaffen strebten. Diese übermäßige Ausnützung der Grundstücke wurde verursacht durch die durch die Zuwanderung immer mehr steigende Grundrente. „Es besteht kein wesentlicher Unterschied zwischen städtischer und ländlicher Grundrente. Wie nach allgemeiner Annahme der Getreidepreis nicht hoch ist, weil die Grundrente hoch ist, sondern hohe Grundrente Folge eines hohen Getreidepreises ist, so ist auch in der Stadt die Grundrente Folge der Konkurrenz, die sich die Mieter zwecks Anteilnahme an den Vorteilen des städtischen Bodens machen, also Folge hoher Mietpreise. Von dem Ausschluß einer wirksamen Konkurrenz am städtischen Bodenmarkte, von einer Monopolrente in diesem Sinne kann regelmäßig nicht die Rede sein."[38]). Ein weiterer Grund der Mietpreissteigerung lag in den wachsenden hygienischen Ansprüchen, die sowohl die Bevölkerung wie auch die Behörden an die Wohnungen stellten und stellen mußten, da bei dem Zusammenleben vieler Menschen für gründliche Abwässerbeseitigung und gesundes Trinkwasser Sorge getragen werden muß, um Seuchen zu verhüten. Der wachsende Volkswohlstand stellte auch aus anderen Gründen erhöhte Ansprüche an die Wohnungen. „Daher wird man auch dann, wenn man den Nachweis führen könnte — und man kann den Nachweis führen —, daß die Wohnungen im letzten Menschenalter besser geworden sind als früher, daß auch heute keineswegs ein größerer Prozentsatz von dem Einkommen für die Wohnungen ausgegeben wird als früher, damit die Gemüter keineswegs beruhigen. Die Lebenshaltung ist eine höhere geworden, und bei steigender Lebenshaltung steigen die Ansprüche, die gerade an die Wohnungen gestellt werden, nicht nur absolut, sondern auch relativ. Je höher der Mensch im Kulturniveau heraufkommt, um so mehr empfindet er, daß die Wohnung ein Bedürfnis allerersten Ranges ist, und um so mehr sehnt er sich nach einer wirklich guten und behaglichen Wohnung."[39]).

Auf die Mietpreisbildung wirkt vor allem die Nachfrage ein, eine Rolle spielt natürlich auch der Umfang der Bautätigkeit. Die Nachfrage setzt sich hauptsächlich zusammen aus zuwandernden Haushaltungen und aus neugegründeten Haushaltungen. Ferner treten auf dem Markt noch solche Wohnungssuchende auf, die aus beruflichen oder sozialen Gründen ihre Wohnung wechseln, die wegen der Vergrößerung oder Verkleinerung ihrer Familien eine

[38]) Weber, Boden und Wohnung, S. 22.
[39]) Weber, Die Großstadt und ihre sozialen Probleme, S. 37.

größere bzw. kleinere Wohnung benötigen. Meistens üben die Zuwandernden den größten Einfluß auf den Wohnungsmarkt aus, es kann aber auch, wie nach dem Weltkrieg, durch eine große Steigerung der Eheschließungsziffern und damit der Haushaltgründungen von dieser Seite der größte Einfluß ausgeübt werden. Bei der Befriedigung der Nachfrage spielt die Bautätigkeit die überragende Rolle, da erfahrungsgemäß ein verhältnismäßig geringer Teil der schon bestehenden Wohnungen durch Wegzug oder Haushaltsaufgabe oder aus sonstigen Gründen frei wird. Die Mieten zeigten in München vor dem Weltkrieg die Tendenz, abgesehen von kleinen Rückschlägen, in die Höhe zu gehen. Die billigen und auch minderwertigen Wohnungen verschwanden mehr und mehr, insofern war die Preissteigerung berechtigt, da die erhöhten Bau- und Ausstattungskosten auch höhere Mietkosten nach sich ziehen mußten.

Jahr	Wohnungen im Preise von					Insgesamt Wohnungen mit Preisangabe
	b. 150 Mk.	151 bis 300 Mk.	301 bis 500 Mk.	501 bis 1000 Mk.	über 1000 Mk.	
1885	16743	13874	10720	9274	2842	(53453)
1890	15320	20365	14824	14537	3878	68924
1895	18745	24991	15596	15327	4679	79338
1900	14175	35537	24089	23471	7004	104276
1905	18966	46794	25294	25051	8370	124475
1910	9480	40207	32512	32949	11609	126757
Von 100 Wohnungen entfallen auf jede Mietpreisstufe						
1885	31,3	26,0	20,1	17,3	5,3	100
1890	22,2	29,6	21,5	21,1	5,6	100
1895	23,6	31,5	19,7	19,3	5,9	100
1900	13,6	34,1	23,1	22,5	6,7	100
1905	15,3	37,6	20,3	20,1	6,7	100
1910	7,5	31,7	25,6	26,0	9,2	100 [40]

Die bessere Ausstattung der Wohnungen war nicht der alleinige Grund der Mietpreissteigerungen. Je nach der Höhe der Zuwanderung und der Eheschließungen schwankte der Wohnungsbedarf und konnte nur schlecht vorausgeschätzt werden; die Risikoprämie der Unternehmer, die den Wohnungsmarkt ver-

[40] Mit Erlaubnis des Stat. Amtes der Stadt München.

sorgten, mußte steigen, umso mehr, als sich deutlicher herausstellte, wie verschieden in den einzelnen Jahren die Nachfrage war. „Geleugnet kann nun allerdings nicht werden, daß trotz aller Schwankungen die Nachfrage im ganzen in unseren Städten – vorläufig wenigstens – insofern eine aufsteigende Tendenz hat, als sich ein immer größerer Teil der Wohnungsnachfrage auf die Städte konzentriert. Infolge der starken Konkurrenz, die sich die Nachfrage um ein Stück städtischen Bodens macht, steigt natürlich der Bodenpreis. Die Baukosten, also der zweite Bestandteil der Wohnungen werden bei weitem nicht in demselben Maße in die Höhe gehen, weil sich ja die Nachfrage nach Wohnungsbau infolge des Zuges nach der Stadt für die Gesamtvolkswirtschaft quantitativ nur wenig ändert, diese Nachfrage verschiebt sich nur lokal. Dagegen steigt stark die Nachfrage nach Wohnungen auf städtischem Grund, und zwar ist die Nachfrage um so stärker und dringlicher je „städtischer" gewissermaßen dieser Boden ist, je mehr er Anteil gibt an den produktiven oder konsumptiven Vorzügen der Stadt."[41]). Die Zeit von 1885 bis 1890 war eine Periode von Mietpreissteigerungen; von 1888 bis 1890 war die Bautätigkeit rege, so daß im folgenden Zeitraum 1890 bis 1895 eine Senkung der Mieten eintrat, vor allem der Kleinwohnungsmieten gegen eine leichte Steigerung der Mieten von großen Wohnungen. Der Rückgang bei den Kleinwohnungsmieten vermochte im Gesamtergebnis einen Rückgang der Mieten, der natürlich klein war, zu erzeugen. In der Periode von 1900 bis 1905 wiederholt sich dieser Vorgang, von 1897 bis 1901 war die Bautätigkeit sehr groß, anschließend fielen die Mieten, da sich die Bevölkerungszunahme verlangsamte. Viel stärker als die Abnahmen der Mietpreise von 1890 bis 1895 und von 1900 bis 1905, waren die Steigerungen 1895 bis 1900 und 1905 bis 1910. Auch in diesen beiden Zeitabschnitten ist der enge Zusammenhang der Mietpreisbewegung mit der Entwicklung des Wohnungsmarktes nicht zu verkennen, wenn auch die Ursachen der Preiserhöhungen nicht jedesmal die gleichen waren. Von 1895 bis 1900 war bei recht reger Bautätigkeit eine ungewöhnlich rasche Bevölkerungsvermehrung zu verzeichnen, die die Hauptursache der Veränderungen auf dem Wohnungsmarkt war. Das Bevölkerungswachstum in der Periode von 1905 bis 1910 war nicht absonderlich stark, aber die Bautätigkeit war auf einen derartig tiefen Stand herabgesunken, daß sie als Ursache der Mietpreissteigerung angesehen werden muß. Zudem verschwanden in diesem Zeitabschnitt durch die Wohnungsnachfrage sehr viele der in München vorgefundenen Teilwohnungen, so daß dadurch auch das auffällige Verschwinden der Kleinwohnungen erklärt wird. Von 1890 bis 1895 nahmen die Durchschnittsmietpreise um 0,9 Prozent ab, 1895 bis 1900 stiegen die Mieten um 10,8 Prozent, 1900 bis 1905 gingen die Preise um 0,7 Prozent zurück und 1905 bis 1910 erhöhten sich die Mieten um 17,9 Prozent. Wenn man in Betracht zieht, daß bei den Durchschnittsmietpreisen sowohl neue als auch minderwertige Wohnungen berücksichtigt wurden und, soweit die Preise feststellbar waren, außer den leerstehenden auch vermietete Wohnungen, so kann man vor allem die Steigerung in dem Zeitraum

[41]) Weber, Boden und Wohnung, S. 21.

von 1905 bis 1910 nicht als normale Steigerung gelten lassen. Die Mietpreissenkungen kommen dagegen wegen ihrer Geringfügigkeit kaum in Betracht. Nach den Berechnungen des Statistischen Amtes der Stadt München stiegen die Mieten 1911 noch weiter, 1912 machte sich die größere Bautätigkeit bei den Mieten bemerkbar, zuerst bei den großen Wohnungen, die im Überfluß produziert worden waren. Bis zum Weltkrieg sind keine weiteren Mietpreissteigerungen mehr erfolgt. Die Wohnungsnot nach dem Weltkrieg brachte das Verbot gegen ungebührliche Mietzinssteigerungen vom 29. April 1919 und das Reichsmietengesetz vom 24. März 1922, zu dem in Bayern die Bekanntmachung vom 14. Juni 1922 zur Durchführung erging. Dies Gesetz brachte eine grundlegende Änderung gegenüber dem früheren Rechtszustand, da die Parteien wieder ohne behördliche Zustimmung den Mietpreis frei vereinbaren konnten. Allerdings konnte trotz der Vereinbarung jederzeit durch schriftliche Erklärung dem anderen Teil gegenüber bewirkt werden, daß die „gesetzliche Miete" an die Stelle der vereinbarten trat. Im Anschluß an das Reichsgesetz vom 29. Juni 1926, das neue Mieterschutzbestimmungen brachte, erging in Bayern am 18. August 1926 eine neue Wohnungsmangelverordnung, die Erleichterungen bei der Vermietung teurer Wohnungen brachte und einzelne nach Inkrafttreten der Verordnung, vermietete Wohnungen und Wohnräume aus dem Geltungsbereich der Mieterschutz- und Mietpreisbildungsverordnungen herausnahm. Eine weitere Milderung brachte das Jahr 1928. Eine große Rolle bei der Bemessung der Altwohnungsmieten spielt die Friedensmiete. Es kann nicht die Rede sein, daß sich die Mieten der Altwohnungen auf dem freien Markt bilden, sie unterstehen immer noch, wenn auch in gelockerter Form, behördlichen Bestimmungen. Die Neubauwohnungen unterlagen ursprünglich keinen Verordnungen. Ihre Preise waren wegen der nach dem Krieg erheblich gestiegenen Baukosten viel höher als die der Altwohnungen, die durch die behördlichen Eingriffe am Steigen verhindert waren. Die erhöhten Haushaltgründungen im Gefolge der Wirtschaftsgesundung seit 1933 hat auch bei den Neubauwohnungen Eingriffe in die Preisgestaltung notwendig gemacht, da es nicht angeht, daß ein so wichtiges Gebiet wie die Wohnungen nicht in den Mieten den Lohnverhältnissen angepaßt werden. Die immer mehr steigende Nachfrage hätte eine unerwünschte Preissteigerung nach sich gezogen. Seit 1937 gibt es Preisstoppverordnungen, die inzwischen je nach Bedarf ergänzt und verbessert wurden.

Die Mietpreise variieren je nach Größe, Ausstattung und Lage der Wohnung. In bevorzugten Wohngebieten haben nach Größe und Ausstattung vergleichbare Wohnungen annähernd gleiche Preise. In den Außengebieten sinken die Wohnungspreise, da die Mieter auf Verkehrsmittel angewiesen sind und diese Auslagen der Wohnungsmiete zurechnen müssen; doch haben sich auch in der äußeren Agglomeration in besonders bevorzugten Wohngebieten, wie im Isartal, höhere Mieten herausgebildet. Dabei fällt aber noch ins Gewicht, daß diese Wohnungen besonders gut ausgestattet sind. Soweit in der inneren Agglomeration Verkehrsmittel benützt werden müssen, kommen in den meisten Fällen billigere Mieten nicht in Betracht. Erkundigungen haben ergeben, daß im

Verkehrsbereich der Straßenbahn die Mietpreise von Wohnungen gleicher Ausstattung und Größe kaum verschieden sind, oder nur soweit, als es sich um besonders bevorzugte Wohnviertel handelt. Diese Erkundigungen beziehen sich in der Hauptsache auf Neubauwohnungen, aber auch bei den Altwohnungen, soweit Vergleiche möglich waren, traf zu, daß im Verkehrsbereich der Straßenbahn in ähnlichen Wohnvierteln annähernd gleiche Preise üblich waren.

In der äußeren Agglomeration konnte festgestellt werden, daß, je weiter die Wohnungen von München entfernt waren, umso mehr die Mietpreise sanken. Rechnet man allerdings die Preise für Verkehrsmittel ein, ergibt sich ein verhältnismäßig kleiner Unterschied zwischen den Mietpreisen der inneren und äußeren Agglomeration. Der Unterschied zu Gunsten der äußeren Agglomeration ist nicht so bedeutend, daß er auf die Mieten der inneren Agglomeration einen Einfluß ausüben könnte.

In der inneren Agglomeration haben die Massenverkehrsmittel eine Angleichung der Mieten bewirkt. Auf Geschäftsräume trifft dies natürlich in keiner Weise zu. Die näher zum Stadtkern gelegenen Wohnungen erfahren nur eine kleine preisliche Begünstigung, d. h. die Wohnungsmieten sind nicht sehr erheblich höher. Ganz anders war die Lage vor der Entwicklung der Massenverkehrsmittel. Für die Wohnungen im Stadtkern wurden die höchsten Preise erzielt, am Stadtrand die niedrigsten. Theoretisch flachten die Preise vom Stadtmittelpunkt zum Stadtrand allmählich ab, in der Wirklichkeit konnten besonders bevorzugte Wohngebiete eine Änderung bewirken. In alten Städten kann man noch beobachten, daß im Stadtkern die Patrizierhäuser lagen, um sie herum legten sich in Kreisen die Häuser der übrigen Bewohner, am Stadtrand lagen häufig die Wohnungen der Minderbemittelten. Da heute der Stadtkern zur City umgebildet ist, ergeben sich ganz andere Verhältnisse: in alten Häusern der City gibt es noch billige Wohnungen, sonst gilt die City kaum als Wohngebiet, vor allem nicht für die wohlhabenden Schichten. Diese Schichten haben sich in Wohnvierteln angesiedelt, die meistens im Westen oder Süden der City liegen, an diese Wohngebiete schließen sich minder schöne an, schließlich gelangt man in die äußere Agglomeration, die Zone weiträumiger Bebauung. Auch hier kann die Feststellung gemacht werden, daß sich die wohlhabenden Schichten an von der Natur besonders bevorzugten Orten niederließen. Im Zuge dieses Ringes folgen dann weniger kostspielige Siedlungen, schließlich sogar Industriegelände. Daß sich diese Tatsachen auch in den Mieten ausdrücken, ist selbstverständlich.

Die Verkehrsmittel vergrößern den Wohnbereich der Stadt. Mit der Einbeziehung in den Wohnbereich kommt die städtische Bauweise zur Geltung und die Wohnungsmieten steigen etwas. In den Gebieten der äußeren Agglomeration ist die Steigerung nie sehr groß, da auf die Tatsache Rücksicht genommen werden muß, daß nicht nur geldliche, sondern auch zeitliche Aufwendungen beim Wohnen dort gemacht werden müssen.

f) Wohnviertelverlagerung und Industrieverlagerung.

In der ersten Bauordnung von 1315 wurden alle „lärmenden und sudelnden" Handwerker aus der dichtbewohnten Stadtmitte und den immer mehr von Patriziern bewohnten nordwestlichen Stadtteilen (Kreuzviertel und Promenadeplatz) in den Anger und das Graggenauerviertel verwiesen, wo das rasch fließende Gebirgswasser zahlreicher Kanäle Kraft spendete und Abfall- und Schmutzbeseitigung besorgte. Dies war der erste Schritt in der Reihe der Maßnahmen zur Sonderung der Wohn-, Gewerbe- und Industrieviertel. Bis zum Beginn der Industriealisierung waren keine einschneidende Maßnahmen notwendig, um die Wohnviertel vor Belästigungen durch gewerbliche Betriebe zu schützen.

Nach dem Nutzungsplan schließen sich die Gebiete für größere Industriesiedlungen an die bestehenden Bahnlinien im Norden und Osten der Stadt an. Ihre Lage wird gekennzeichnet im Norden durch Allach, Moosach, Freimann, im Osten durch Berg am Laim, hier im unmittelbaren Anschluß an den Güterbahnhof. Da München vorwiegend Südwestwinde hat, werden die Wohnviertel nur wenig durch Rauch und Ruß belästigt. Es gibt zwar noch ein Industrieviertel am südwestlich gelegenen Sendlinger Oberfeld, in dem aber nur solche Betriebe zugelassen werden, die sich auf die benachbarten Wohnviertel nicht schädigend auswirken. Die Art der Münchener Industrie verhindert auch an sich eine Schädigung der Wohnviertel, da man es bei ihr nicht mit Schwerindustrie zu tun hat, die eine viel stärkere Rauch- und Rußentwicklung aufweist. Soweit es in München eisenverarbeitende Industrie gibt, ist sie zum größten Teil an den Stadtrand, in die äußere Agglomeration gewandert, wo ihr reichlicheres, vor allem aber billigeres Gelände zur Verfügung steht, ohne daß sie auf die Vorteile der Stadt zu verzichten braucht. Sich neu in München niederlassende Unternehmen haben in den meisten Fällen gleich von dem von der Stadt bestimmten Industriegelände Gebrauch gemacht. Daß keine großen Verlagerungen stattgefunden haben, liegt in der Natur der in München ansässigen Industrien, da die Bekleidungsindustrie, das Druckereigewerbe, das Handelsgewerbe, das Kunstgewerbe und die Konsumgüterindustrie auf die innere Agglomeration, wenn nicht gar auf die City selbst angewiesen sind, da bei ihnen die enge Fühlungnahme mit anderen Betrieben und den Konsumenten unerläßlich ist.

Die Wohnviertelverlagerung hat vor allem den Stadtkern betroffen. Die Citybildung hat am stärksten das frühere Patrizier- und Adelsviertel am Promenadeplatz, den IV. Stadtbezirk, ergriffen. Zahlreiche Adelspalais sind in Gaststätten oder andere gewerbliche Betriebe verwandelt, die Bürgerhäuser zum Teil abgerissen worden und als reine Geschäftsbauten wiedererstanden. Da die Mieten im Stadtinneren derart stiegen, daß sie für den Wohnungsmarkt nicht mehr in Frage kamen, traf der Wohnbedarf der bisherigen Citybewohner auf andere Stadtviertel und machte im Verlauf der Entwicklung die Dörfer Schwabing, Gern, Neuhausen, Untersendling, Mittersendling, Obersendling, und Bogenhausen zu städtischen Wohnvierteln. Die bald erfolgende Eingemeindung dieser Orte zeigt an, daß die Umwandlung sehr schnell ging. Die Ver-

schmelzung der inneren Agglomeration mit dem Stadtkern ist heute eine derart vollständige, die Umwandlung so grundlegend geworden, daß von dem alten Dorfkern nichts zurückgeblieben ist. Das stete Wachstum der Stadt und die dezentralisierende Wirkung der Massenverkehrsmittel bewirkten, daß die äußere Agglomeration auch an dieser Umwandlung teilnahm. Wenn sich die auflockernde Wirkung des Staffelbauplans ausgiebig ausbreiten sollte, dann war es unbedingt erforderlich, daß die äußere Agglomeration, soweit sie nicht zum politischen Stadtgebiet gehörte, auch in den Bereich des Plans einbezogen werden mußte. Dies geschah 1927 durch die Ausarbeitung des Generallinienplans, der eine Fläche von etwa 21 Kilometer Seitenlänge umfaßt. Er soll den städtebaulichen Zusammenhang der umliegenden Gemeinden mit München ordnen und im Hinblick auf einen späteren engen Zusammenschluß der äußeren Agglomeration mit der Stadt zu einem großen Gesamtorganismus klären. Die äußere Agglomeration ist gründlich als Wohngebiet zu erschließen und auf diese Weise einem übermäßigen schädlichen Anschwellen des Stadtkörpers selbst vorzubeugen.

Die zum größten Teil landhausmäßige Bebauung in der äußeren Agglomeration hat vermieden, daß der ländlichere Charakter dieser Siedlungen verwischt wurde. Zum Teil haben sich zwar kleine örtliche Agglomerationspunkte gebildet mit Läden für den notwendigen Lebensbedarf, doch ist diese Entwicklung durchaus nicht schädlich, da für eine bequeme, ausreichende Versorgung der Bevölkerung Sorge getragen werden muß, wenn die Dezentralisierung der inneren Agglomeration erreicht werden soll. Bei diesen Straßenzügen erlaubt die Staffelbauordnung eine dichtere Bebauung.

Die an die City angrenzenden Stadtbezirke zeigen seit 1910 eine rückläufige Bevölkerungsbewegung. Sowohl die Anzahl der Personen als auch der Haushaltungen hat seitdem stetig abgenommen. Es ist anzunehmen, daß auch auf diese Stadtviertel die Citybildung übergegriffen hat. Die äußere Agglomeration wächst dagegen beständig, die Änderung der Wohnsitte ergreift immer weitere Kreise, so daß vermutet werden kann, daß der Bevölkerungsrückgang in diesen Stadtvierteln der äußeren Agglomeration wieder zugeflossen ist. Da die Organisation der Verkehrsmittel das Draußenwohnen ermöglicht hat, wird davon auch in steigendem Umfang von den Bewohnern anderer Stadtviertel Gebrauch gemacht; deren Plätze wiederum werden von Zuwanderern besetzt.

Die Umgebung Münchens, die bis ungefähr 1870 bäuerlichen Charakter hatte, hat sich durch die durch das Bevölkerungswachstum bedingte Wohnviertelverlagerung städtisch gewandelt. Auch über die in dieser Arbeit angenommene Begrenzung der äußeren Agglomeration hinaus haben sich städtische Wohnformen durchgesetzt. Das Äußere der Häuser paßt sich zwar weitgehend an den oberbayrischen Stil an, das Innere ist aber städtisch. Es ist noch eine Wohnviertelverlagerung festzustellen, die aber nur eine bestimmte Berufsart angeht; die Maler und Bildhauer, die zur Zeit Ludwigs I. und wohl auch unter Maximilian die Gegend

um den Sendlingertorplatz bevorzugten, sind nach Schwabing gewandert. Dort geben jetzt die Häuser mit den charakteristischen Atelierfenstern ganzen Straßenzügen das Gepräge. Von Industrieverlagerung kann in diesem Fall nicht gesprochen werden, da diese Künstler meistens noch lernende sind und noch keinen Beruf im eigentlichen Sinne ausüben.

Die besonders geschätzten Wohngebiete sollen nicht gesondert behandelt werden, da es sich bei ihnen weniger um eine Wohnviertelverlagerung als um eine Konzentrierung der wohlhabenderen Schichten in bestimmten Stadtvierteln handelt.

Da das Wachstum Münchens bis auf die Unterbrechung durch die Gründerzeit bis etwa 1890 immer planmäßig gelenkt worden ist, haben sich bis auf die Citybildung keine großen Umwälzungen in seiner Struktur bemerkbar gemacht. München verdankt dieser günstigen Beeinflussung das klare, weiträumige Bild, das es dem Beschauer bietet. Da es sich als „Hauptstadt der Bewegung" der besonderen Liebe des Führers und Reichskanzlers erfreut, wird es in seiner zukünftigen Entwicklung von den denkbar besten Begleitumständen getragen.

IV. Tarifpolitik und Wohnungsfrage

Der Erfolg der Dezentralisierungsmaßnahmen durch die Stadtplanung ist nicht nur abhängig von der Engmaschigkeit des Verkehrsnetzes und der Dichte der Zugfolgen, sondern auch von den Tarifsystemen, die in Anwendung gebracht werden. Wenn eine Auflockerung des Großstadtkörpers erfolgen soll und eine Vergrößerung des Wohnungsmarktes geplant ist, so ist einmal danach zu fragen, welches die Rückwirkungen verschiedener Tarifsysteme auf die städtebauliche Entwicklung sind, und andererseits, welches Tarifsystem sich am zweckmäßigsten den vorhandenen städtebaulichen Gegebenheiten anpaßt. Beide Fragen sind für die Stadt gleich wichtig, da die eine sich mit der zukünftigen Entwicklung beschäftigt, die andere mit der Gegenwart. Vor allem ist darauf zu sehen, daß sich einige der Massenverkehrsmittel in den Händen der Stadt befinden und eine Zusammenarbeit der Planungsstelle mit den Verkehrsbetrieben erfolgen kann, damit die Verkehrstechniker außer der sie besonders angehenden Frage nach der gegebenen Tarifgestaltung für den Stadtraum der Gegenwart nicht die zukünftigen Entwicklungsmöglichten außer acht lassen. Die Tariffrage ist nicht für alle Städte einheitlich zu lösen, vielmehr hat der Unterschied in der wirtschaftlichen Struktur der verschiedenen Städte die Vielfältigkeit der Tarifsysteme entstehen lassen.

Bei der heutigen und künftigen Siedlungspolitik ist die Wohnungsfrage eine Verkehrsfrage. Sie ist ebenso sehr eine Frage der richtigen Tarifpolitik.

a) Der Einfluß des Leistungstarifs.

Unter der Einheit Leistungstarif sind folgende verschiedene Tarifsysteme zusammengefaßt: der Zonentarif, der Teilstreckentarif, der Stationstarif und der Kurzfahrertarif. In reiner Form kommen die einzelnen Tarifsysteme fast nie vor, in der Regel werden sie miteinander gekoppelt. Der Zonentarif gilt für fest begrenzte örtliche Zonen, und zwar in der Weise, daß für jede Zone je ein bestimmter Tarifsatz erhoben wird. Hierbei brauchen die Längen der Zonen nicht gleich zu sein. Dieser Tarif wurde bis 1921 in Wien erhoben, er wurde bedingt durch die stark zonenartige Verteilung der Wohn- und Erwerbsstandorte. Wien zeigte eine besonders ausgeprägte konzentrische Unterteilung in der Flächennutzung. Bei der Struktur des Wiener Stadtraums schien der Zonentarif der gegebene zu sein, für die städtebauliche Entwicklung erwies er sich als ungünstig, da der Zonentarif die

Tendenz zu einer zunehmenden Abtrennung dieser Zonen untereinander hatte, die Randwanderung der Industrie erschwerte und es unmöglich machte, auch für die minderbemittelte Bevölkerung die Dezentralisierung durchzuführen. Da in München eine derartig scharfe Trennung einzelner Zonen nicht vorhanden war und nicht gewünscht wurde, kam dieses Tarifsystem nicht in Anwendung. Es ist zu bedenken, daß in Wien diese Trennung bestand, als man daranging, den Massenverkehr zu organisieren. Der Stadtkern war schon weitgehend in eine City umgewandelt, um diesen Stadtkern legte sich ein Ring von Wohnhäusern, der ursprünglich von wohlhabenden Schichten bewohnt wurde. Als die wohlhabenden Schichten in einer Zone, die weiter draußen lag, ihre Wohnsitze aufschlugen, rückten an ihre Stelle gewerbliche Kleinbetriebe und Wohnungen für minderbemittelte Schichten, auf die ein weiterer dichtbewohnter Ring folgte, in den auch Industrieviertel eingesprengt waren. In München begann die Citybildung erst dann, als Massenverkehrsmittel vorhanden waren, die die Trennung von Wohn- und Geschäftsort erlaubten. Ein anderes Faktum von höchster Wichtigkeit war, daß Wien als Hauptstadt der Donaumonarchie über ganz andere wirtschaftliche Kräfte und eine viel größere Bevölkerung verfügte als München, das die Hauptstadt eines vorwiegend bäuerlichen innerdeutschen Staates war; die wirtschaftliche Entwicklung Wiens war viel weiter fortgeschritten als die Entwicklung Münchens.

Der bekannteste und meist gebrauchte Leistungstarif ist der Teilstreckentarif. Er war der erste Tarif bei der Münchener Straßenbahn. Auf dem vorerst kleinen Netz konnte sich, da keine Maximalgrenze bestand, der Betrag, der für eine Fahrt aufgewandt werden mußte, immerhin auf 0,50 Mk. belaufen beim Preis von 0,05 Mk. für die einzelne Teilstrecke. Bis 1900 war der Teilstreckentarif in Kraft, seit 1897 unterbrochen durch den 0,10 Mk. Einheitstarif auf elektrifizierten Linien. Seit dem 1. März 1892 gibt es Netz- und Streckenkarten für die Allgemeinheit, seit 1883 Schülerkarten für die Schüler der Volks- und Mittelschulen und Abonnementsbücher. 1904 wurde der Einheitstarif wieder abgelöst von einem Teilstreckentarif, der bis 1918 bestand. Durch die beginnende Geldentwertung wechselten die Tarife ungeheuer rasch, es gelang der Straßenbahn nie, mit der Geldentwertung Schritt zu halten. Am 1. Mai 1926 trat der 67. Tarif in Kraft, es handelte sich dabei vorwiegend um Teilstreckentarife.

Als Vorzug des Teilstreckentarifs ist anzusehen, daß sich bei ihm Fahrpreis und Verkehrsaufwendung am meisten einander nähern. Sein Nachteil besteht darin, daß durch ihn die Dezentralisierung sehr erschwert wird, weil sich bei größerer Entfernung des Wohnortes vom Arbeitsort für die Fahrgäste eine untragbare Belastung ergibt. In kleineren Städten läßt sich der Teilstreckentarif sehr gut durchführen, da sich nie sehr große Reiselängen und damit zu hohe Fahrpreise ergeben können. München konnte auf die Dauer nicht beim Teilstreckentarif bleiben, wenn die Dezentralisierung gefördert werden sollte. Bei der Bedeutung der Verkehrsmittel für den Wohnungsmarkt ist es auf die Dauer nicht vertretbar, wenn das Verkehrsbedürfnis unter Außerachtlassung sozialpolitischer Gedankengänge von der Stadtgemeinde nach

kaufmännischen Gesichtspunkten ausgenützt wird. „Nur dann, wenn die Straßenbahnen sich in städtischer Verwaltung befinden, können die richtigen Konsequenzen aus dem Satze gezogen werden, daß die Wohnungsfrage eine Verkehrsfrage sei; die Stadt vermag aus den Straßenbahnen eine Wohlfahrtseinrichtung zu machen, sie kann wirklich Sozialpolitik treiben bei Aufstellung der Tarife. Sie wird in der Lage sein, nicht nur den vorhandenen Verkehr auszunützen, sondern neue Verkehrsbedürfnisse durch Erschließung reichlichen und daher billigen Baulandes zu schaffen; die Kommune kann endlich für die Straßenbahnangestellten besser sorgen als ein dividendenlüsternes Privatunternehmen. Sie kann das alles, wenigstens dann, wenn die Stadtverwaltungen nicht nur Geschäfte machen wollen, sondern auch den Ehrgeiz haben, sich durch sozialpolitische Leistungen nützlich zu machen."[42]). Gegen diese Auffassung wird häufig geltend gemacht, daß es richtig sei, wenn die Anlieger einer Linie entweder zum Bau beitragen oder eine Garantieverpflichtung übernehmen sollten. Dem ist entgegenzuhalten, daß es sich vor dem Weltkrieg bei den Anliegern von Außenstrecken vorwiegend um Villenbesitzer handelte, von denen angenommen werden kann, daß sie wohlhabend waren. In diesem Fall war die Forderung nach Beteiligung der Anlieger nur gerecht. Heute hat sich die Lage aber in etwa geändert. Durch die Reichsheimstättenbewegung und andere für minderbemittelte Bevölkerungsschichten gebaute Siedlungen in der äußeren Agglomeration und am Rande der inneren Agglomeration ist das Verkehrsbedürfnis sehr gewachsen. Es ist durchaus abzulehnen, daß hier eine Belastung in irgendwelcher Form den Anliegern aufgebürdet wird, weil dadurch die Bevölkerungspolitik des Reiches in das Gegenteil verkehrt würde. Es ist selbstverständlich, daß minderbemittelte Bevölkerungsschichten die Belastung durch ein Verkehrsmittel schon bei normalen Preisen schlechter tragen können als Bemittelte. Die aus gesundheitlichen Gründen sehr erwünschte Dezentralisierung darf durch eine schlechte Tarifpolitik nicht verhindert werden. Ebenso ist abzulehnen, daß nur Begüterte in den Genuß dieses Vorteils kommen. Wahrscheinlich hätte die Dezentralisierung schon früher in die Wege geleitet werden können, wenn die Massenverkehrsmittel die Tarifpolitik nach anderen Grundsätzen betrieben hätten. Der Wiener Zonentarif und seine Auswirkungen sind ein Beispiel für das Ergebnis bei zu einseitiger Handhabung der Tarifpolitik. Vor allem in Westdeutschland arbeiten sehr viele Straßenbahnen, seien sie in kommunalem Besitz oder sei die Kommune an ihnen beteiligt, nach dem Rentabilitätsprinzip. Z. B. hat die Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG., die eine Nordsüdverbindung versieht, auf der ihr kein anderes Massenverkehrsmittel Konkurrenz macht, einen viel zu hohen Teilstreckentarif, der bis zu 0,80 Mk. ansteigt. Zudem besteht ein Gemeinschaftsverkehr, der den Übergang von den Linien einer Bahn auf die Linien einer anderen Bahn gestattet. Gerade von Bochum aus sind verschiedene Städte in der Nachbarschaft durch die Reichsbahn nur auf großem Umweg und unter Zeitverlust erreichbar, während es direkte Straßenbahnverbindungen gibt.

[42]) Weber, Die Großstadt und ihre sozialen Probleme, S. 64.

Also hat die Bahn auch für den Berufsverkehr große Bedeutung, trotzdem glaubt man aber durch eine Tarifsenkung weder eine Belebung des Verkehrs noch eine Beibehaltung des bisherigen finanziellen Ergebnisses erreichen zu können.

Der Stationstarif könnte als eine Abart des Teilstreckentarifs bezeichnet werden. Bei ihm erhöht sich von Station zu Station, von innen nach außen, der Fahrpreis. Dieser Tarif wird bei Stadtbahnen angewandt. Er hat die gleichen Wirkungen wie der Teilstreckentarif.

Der Kurzfahrertarif wird auch bei Verkehrsunternehmen angewandt, die Einheits- oder Zonentarif haben. Er ist eine besondere Tarifbegünstigung, die gewährt wird bei Kurzstrecken, um den Verkehr aufzufangen, der sonst zum Fußweg abwandern würde. Für den Berufsverkehr hat er keine hervorragende Bedeutung, wohl aber für den Geschäftsverkehr, der sich in der City oder in ihrer Umgebung abspielt, für den Einkaufsverkehr und beim Berufsverkehr dann, wenn die Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort keine große ist, ebenso spielt er eine Rolle für die sogen. Schlechtwetterfahrer. Auch München hatte verschiedentlich Kurzfahrertarife, der letzte, der 1934 durch einen Einheitstarif ersetzt wurde, hatte wohl mehr Krisencharakter. In der Zeit der größten Depression waren sehr viele deutsche Verkehrsunternehmen zum Kurzfahrertarif übergegangen. Zum Teil handelte es sich um Maßnahmen, die zu wirtschaftlich gesunden Zeiten nicht vertretbar gewesen wären, aber sie waren geeignet, einmal eine völlige Verkehrsentwöhnung der Fahrgäste zu verhindern und andererseits das Unternehmen entsprechend auszunützen.

Sehr viele Verkehrsunternehmen kombinieren den Zonentarif mit dem Teilstreckentarif, zum Teil auch mit dem Kurzfahrertarif. Die Kombination wird vor allem dann angewandt, wenn entlegene Zonen durch den Berufsverkehr keine enge Bindung mehr an die innere Agglomeration haben. Die Berliner S-Bahn hat einen kombinierten Zonen- und Teilstreckentarif, der teilweise sogar Kurzfahrerstrecken enthält. Der Stadtraum Berlin mit seiner riesigen Ausdehnung steht in Deutschland einmalig da und bedarf zur Befriedigung seines Verkehrsbedürfnisses zum Teil Sondermaßnahmen, die Vergleiche mit anderen deutschen Städten nicht zulassen. In der inneren Agglomeration Berlins gilt auch ein Einheitstarif mit einmaliger Umsteigeberechtigung auf andere Verkehrsmittel. Für gewöhnlich wird der kombinierte Tarif in solchen Städten angewandt, deren äußere Agglomeration sich nicht sehr weit erstreckt. Ebenso ist seine Anwendung berechtigt bei Doppelstädten oder nahe beieinander liegenden Städten, zwischen denen kein starker Berufsverkehr herrscht.

Der Leistungstarif hat keine große dezentralisierende Wirkung. Er ist wohl im Stande eine sekundäre Citybildung herbeizuführen, zur systematischen Auflockerung der Großstädte ist er nicht geeignet. Die Wohnungen bleiben beim Leistungstarif mehr auf die innere Agglomeration beschränkt, da die Fahrkosten bei weiterer Entfernung eine zu große Rolle spielen und die billigeren Wohnungsmieten fast wieder auf den Stand der Wohnungsmieten in der inneren Agglomeration bringen. Da bei den Wohnungsbauten

die Bodenpreise für die Gestaltung der Mieten nicht die Hauptrolle spielen, können die billigeren Bodenpreise in der äußeren Agglomeration beim Leistungstarif nicht den notwendigen finanziellen Ausgleich bei den Mieten hervorbringen, wozu sie beim Einheitstarif sehr wohl im Stande sind. Die Tatsache besteht, daß die äußere Agglomeration nur dann viel als Wohngebiet aufgesucht wird, wenn Miete + Fahrpreis der Massenverkehrsmittel die Mieten der inneren Agglomeration unterschreiten. Die Vorteile der Wohnungen in der äußeren Agglomeration können nur durch einen Zeitaufwand, d. h. durch die Benützung von Verkehrsmitteln, erkauft werden. Da der Zeitaufwand sonst zur Erholung benützt werden kann, wird er natürlich ziemlich hoch eingeschätzt. Zudem erfordert das Wohnen in der äußeren Agglomeration die durchgehende Arbeitszeit. Hierdurch erfuhren die Eßzeiten eine Änderung, die sich zuerst nur langsam durchsetzte. Allerdings sind durch die Maßnahmen der Deutschen Arbeitsfront und vieler Betriebe (Kantinen) viele der bisherigen Nachteile verschwunden. Die Leistungstarife bedeuten eine größere finanzielle Belastung der Fahrgäste, der lieber ausgewichen wird durch die Verlegung der Wohnung in die innere Agglomeration.

b) Der Einfluß des Einheitstarifs.

Durch den Einheitstarif werden sowohl zentrifugale wie zentripetale Wirkungen ausgelöst. Bei den Leistungstarifen wird nicht nur die Randwanderung der Industrie, sondern auch die Dezentralisierung der Bevölkerung begrenzt durch den Geldaufwand und sekundär durch den Zeitaufwand. Beim Einheitstarif wirkt nur der Zeitfaktor hemmend. Es steht also beim Einheitstarif ein viel größeres Gebiet für Siedlungs- und Industriezwecke zur Verfügung. Das Massenverkehrsmittel kann also in viel weiterer Entfernung noch aufschließend wirken. Diese Tatsache ist eine merkliche Entlastung für den Wohnungsmarkt in der inneren Agglomeration. Da der Einheitstarif, schon um die Kurzfahrer nicht zu verlieren, nicht hoch sein darf, steht auch der minderbemittelten Bevölkerung die äußere Agglomeration zu Wohn- und Siedlungszwecken offen, da die Belastung durch den Einheitstarif besser getragen werden kann. Bei der Anwendung des Einheitstarifs ist es den Massenverkehrsmitteln möglich, durch die dabei erzielte Erhöhung der Frequenz die Einnahmen so zu gestalten, daß in den meisten Fällen die Erhaltung des Verkehrsmittels aus sich heraus gesichert ist.

Wird der Einheitstarif, wie in München, durch Fahrscheinhefte, Wochenkarten, Schüler- und Lehrlingskarten und Netzkarten ergänzt, so kann keine Rede davon sein, daß der Einheitstarif von 0,20 Mk. zu hoch gewählt ist. Zwar wird heute auf einigen Außenstrecken noch ein Zuschlag von 0,10 Mk. erhoben, der aber bei dem Geltungsbereich der verbilligten Wochenkarten auch auf diesen Strecken für die Bevölkerung keine untragbare Belastung darstellt.

Der Einheitstarif von 0,10 Mk., der vor dem Krieg bei der Elektrifizierung der Straßenbahn gewählt wurde, brachte für die Bahn ein schlechtes finanzielles Ergebnis, was darauf zurück-

zuführen ist, daß die Siedlungen in der äußeren Agglomeration, die damals gerade im Begriff waren aufzublühen, noch kein so großes Verkehrsbedürfnis aufwiesen wie heute. Der Kurzstreckenverkehr hob sich entgegen den Hoffnungen der Stadtverwaltung, es ist verständlich bei der damaligen Einwohnerzahl, auch nicht derartig, daß dieser billige Einheitstarif auf die Dauer tragbar war. Die Gewährung unmittelbarer oder mittelbarer Zuschüsse zu den Anlage- oder Betriebskosten städtischer Verkehrsmittel ist heute allgemein verbreitet; dies Prinzip ist nicht abzulehnen, da der Massenverkehr dazu beiträgt, sozialpolitische Maßnahmen schneller wirksam zu machen.

Die Wohnungsnöte, die vor dem Weltkrieg manchmal in den Städten auftraten, waren verglichen mit der ungeheuren Nachkriegswohnungsnot belanglos. Sie konnte nur mit Hilfe der öffentlichen Hand beseitigt werden; da bei durchweg beschränkten Einkommensverhältnissen der technische Wohnungsbau wie das Baugeld gleichmäßig verteuert waren, — ein Wirtschaftsnachteil, der auch in anderen Ländern als Kriegsfolge auftrat — konnte die überkommene Bauwirtschaft, die unter Heranziehung des Privatkapitals das Wohnungsbedürfnis in erster Linie zu befriedigen hatte, das Problem nicht allein bewältigen. Auch heute wird ein nicht geringer Teil des Wohnbedürfnisses mit Hilfe der öffentlichen Hand befriedigt. Daß sich heute der Staat und die Kommunen an der Lösung des Verkehrsproblems beteiligen, ist bei der engen Verflechtung zwischen Verkehr und Wohnungsmarkt selbstverständlich. Die deutschen Großstädte haben auch nach dem Weltkrieg an Fläche und Einwohnerzahl zugenommen. Schon vor dem Krieg hatte man erkannt, daß der Weg, das Wohnbedürfnis der Bevölkerung durch Mietkasernen zu befriedigen, nicht der richtige war. Man hatte ihn verlassen und war zu der weiträumigen Besiedlung übergegangen. Damit bekam die Verkehrsfrage eine viel größere Bedeutung. Die Tarife wurden nicht nur in den Außengebieten Bestandteile der Mieten, denn es findet auch eine Pendelwanderung statt aus den Städten heraus zu den an den Stadtrand gewanderten Industrien. Mit dem Einheitstarif ist eine solche Wanderung für die Verkehrsteilnehmer am leichtesten tragbar.

Die Dezentralisierung wird nicht nur darum erstrebt, daß die Bevölkerung gesünder wohnt und nicht die Verbindung mit der Scholle verliert, sie ist auch notwendig aus wehrpolitischen Gründen. Die Ballung der Industrie und der Bevölkerung an wenigen Stellen wirkt sich bei Luftüberfällen viel katastrophaler aus als bei weiträumiger Besiedlung. Die Dezentralisierung ist also mit allen Mitteln zu fördern. Die Tarife spielen dabei nicht die geringste Rolle.

Außer der zentrifugalen wohnt dem Einheitstarif auch eine zentripetale Wirkung inne. Da die meisten Verkehrslinien der äußeren Agglomeration sich im Stadtkern treffen, beschleunigt der Einheitstarif die Citybildung. Beim Einheitstarif hemmt keine Zahlgrenze den Einkaufsverkehr oder den Berufsverkehr in die City. Ebenso kann der Vergnügungsverkehr ungehindert und ohne Mehrkosten in die City strömen. Das Geschäftsleben wird also durch den Einheitstarif besonders intensiviert.

Außer dem Einheitstarif für Barverkehr und Zeitkartenverkehr, haben verschiedene Städte für den Barverkehr, der häufig Gelegenheitsverkehr ist, den Zonen- oder Teilstreckentarif oder eine Kombination von beiden eingeführt, während der Zeitkartenverkehr Einheitstarifverkehr ist. Hier handelt es sich um Städte, die einen besonders großen Kurzfahrerverkehr haben. Der reine Einheitstarif eignet sich nicht für alle Stadträume gleich gut. Bei den meisten Städten ist er aber durchzuführen, da wegen des augenblicklichen guten finanziellen Ergebnisses nicht die zukünftige Entwicklung außer acht gelassen werden sollte.

Im Eisenbahnvorortsverkehr läßt sich der Einheitstarif natürlich nicht so gut einführen, wenigstens nicht für alle Verkehrsarten. Der Berufsverkehr ist besonders zu fördern. Für die Entwicklung Münchens wäre es sehr gut, wenn zu den Zeitkarten für die durch ihren Beruf an die Stadt gebundenen Fahrer verbilligte Nebenkarten für Familienmitglieder treten würden. Dadurch würde der Einkaufsverkehr sehr erleichtert werden. Der Kreis der Orte, für die solche Karten Geltung hätten, dürfte nicht zu eng abgesteckt werden. Ein großer Teil des Verkehrs der äußeren Agglomeration nach München geht durch die Reichsbahn vor sich. Es hängt viel von der Reichsbahn ab, in welchem Tempo die weitere Besiedlung der äußeren Agglomeration vor sich gehen kann. Sehr wichtig ist dabei die Tariffrage, ferner ist die Fahrzeit und die Häufigkeit der Zugfolge zu beachten. Die äußere Agglomeration ist das natürliche Siedlungsgebiet für die Stadt und unerläßlich, um gute Wohnverhältnisse und einen geordneten Wohnungsmarkt zu erzielen. Von der Politik der Massenverkehrsmittel hängt es ab, ob das erreicht werden kann.

V. Zusammenfassung der Ergebnisse

Industrialisierung und Verkehrsentwicklung sind untrennbar miteinander verknüpft. Mit ihnen hängen das riesige Bevölkerungswachstum und die Großstadtbildung im 19. Jahrhundert eng zusammen. Die wachsenden Großstädte verlangten ihrerseits wieder nach Verkehrsmitteln, um den durch die Industrie herbeigezogenen Bevölkerungsanteil, der sich durch Zuzug und Vermehrung immer mehr vergrößerte, unterbringen zu können. Der Erfolg der nationalen Arbeit ermöglichte die Hebung des Lebensstandards; die Wandlung in den Lebensformen setzte sich in einem ungeahnten Ausmaß durch. Im Anfang wußte man die neuen Möglichkeiten noch richtig einzusetzen. Es ergaben sich auf manchen Gebieten, so beim Wohnungswesen große Mißstände, die durch die Anwendung der Erkenntnisse der Hygiene auf das Wohnungswesen abgestellt werden konnten. Die Entwicklung des modernen Massenverkehrs war die beste Hilfe dabei. Die Wohnform konnte sich wandeln vom Vielfamilienhaus zum Einfamilienhaus. Die Verkehrsentwicklung schloß das die Städte umgebende Land zu Wohnzwecken auf, zuerst nur für die Wohlhabenden, dann für alle Schichten der Bevölkerung. Die Baukunst wurde durch die Anwendung neuer Verfahren, wie Eisenbetonbau, Leichtbauweise, freier und konnte zu zweckmäßigeren Lösungen kommen. Durch den beweglichen Kraftverkehr konnte noch eine intensivere Durchdringung des vor den Großstädten gelegenen Landes zu Siedlungszwecken stattfinden; die äußerste Besiedlungsgrenze ist durch den Zeitaufwand gegeben, der notwendig ist, den Arbeitsort zu erreichen und der ½ bis ¾ Stunde nicht überschreiten soll, um eine zu große Ermüdung der Berufstätigen zu verhindern.

Die Trennung von Wohn- und Arbeitsort durch die Citybildung hat die durchgehende Arbeitszeit notwendig gemacht. Ohne durchgehende Arbeitszeit kann die äußere Agglomeration nicht Wohnplatz für die berufstätige Bevölkerung sein. Im Interesse des gesundheitlichen Zustandes der Bevölkerung und aus wehrpolitischen Erwägungen heraus ist die Dezentralisierung der dichtbesiedelten Stadtviertel zu fördern. Durch die Massenverkehrsmittel kann in der äußeren Agglomeration billiger Wohnboden erschlossen werden, der auch die Mieten der Neubauwohnungen für die minderbemittelte Bevölkerung erträglich macht. Der Wohnungsmarkt in der Stadt kann durch die dezentralisierende Wirkung der Massenverkehrsmittel eine günstige Entlastung erfahren.

Die Entwicklung des Münchener Wohnungsmarktes hat wegen der mangelnden Kleinwohnungsbautätigkeit schon vor dem Krieg

das Eingreifen der Stadtgemeinde in den Kleinwohnungsbau notwendig gemacht. Die Wohnungsnot nach dem Krieg konnte nur durch behördliche Bauhilfe überwunden werden, die heute auch durch eine geeignete Verkehrspolitik unterstützt wird. Die weitere Entwicklung Münchens ist davon abhängig, ob es gelingt, die Dezentralisierung mit Hilfe der Verkehrs- und Tarifpolitik noch weiter zu fördern. Durch Verkehrsverbesserungen und Baupolitik ist die Bevölkerung in noch größerem Maße an das Wohnen in der äußeren Agglomeration zu gewöhnen. Das Verkehrswesen und seine Organisation ist heute eine Hauptaufgabe der Gemeindepolitik, von der die zukünftige Entwicklung abhängt.

Literaturverzeichnis.

Brentano: Die Arbeiterwohnungsfrage in den Städten mit besonderer Berücksichtigung Münchens.

Eberstadt: Handbuch des Wohnungswesens, Jena 1917.

Großmann: Die kommunale Bedeutung des Straßenbahnwesens, beleuchtet am Werdegang der Dresdner Straßenbahn, Dresden 1903.

Gut: Das Wohnungswesen der Stadt München, München 1928.

C. Heiß: Wohnungsreform und Lokalverkehr, Göttingen 1903.

H. Mayer: München und Stuttgart als Industriestandorte mit besonderer Berücksichtigung der Wirtschaftskrise, Stuttgart 1937.

Morgenroth: Die Quellen des Münchener Wirtschaftslebens, München 1930.

F. Otto: Innerstädtischer Verkehr und Konjunktur, U. Diss. Berlin 1936.

H. Schmidt: Citybildung und Bevölkerungsverteilung in Großstädten, München 1908.

Schimpff: Wirtschaftliche Betrachtungen über Stadt- und Vorortbahnen, Berlin 1913.

Schöningh: Die Geschichte und wirtschaftliche Bedeutung der Kleinbahnen im rheinisch-westfälischen Kohlenrevier, 1911.

Singer: Die Wohnungen der Minderbemittelten in München und die Schaffung unkündbarer kleiner Wohnungen, München 1899.

Spiethoff: Boden und Wohnung in der Marktwirtschaft, insbesondere im Rheinland, Jena 1934.

Schwan: Die Wohnungsnot und das Wohnungselend in Deutschland, Berlin 1929.

Trautvetter: Großstadtverkehr in städtebaulicher und wirtschaftlicher Beziehung, T. H. Diss. Jena 1935.

P. Voigt: Grundrente und Wohnungsfrage in Berlin und seinen Vororten, Jena 1901.

A. Weber: Handels- und Verkehrspolitik, Wirtschaftspolitik II, München und Leipzig 1933.

A. Weber: Die Großstadt und ihre sozialen Probleme, Leipzig 1918.

A. Weber: Boden und Wohnung, Leipzig 1908.

A. Weber: Über Bodenrente und Bodenspekulation in der modernen Stadt, Leipzig 1904.

Wehner: Grenzen des Stadtraumes vom Standpunkt des innerstädtischen Verkehrs, T. H. Diss., Würzburg 1934.

Zeitschriften:

AEG.-Mitteilungen für Bahnbetriebe, Berlin.

Bodenreform 1907.

Münchener Gemeindezeitung, München.

Münchener Wirtschafts- und Verwaltungsblatt, München.

Der Städtebau.

Verkehrstechnik.

Verkehrstechnische Woche.

Vierteljahrshefte zur Statistik des Deutschen Reichs.

Wirtschaft und Statistik.

Zeitschrift des Bayerischen Statistischen Landesamtes.

Jahrbücher, Archive, Handbücher:

Allgemeines Statistisches Archiv.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik.

Archiv für Sozialwissenschaft.

Grundriß der Sozialökonomie.

Statistisches Handbuch der Stadt München, München 1928.

Statistisches Jahrbuch deutscher Städte.

Statistik des Deutschen Reiches.

Wohnungsüberfüllung und ihre Bekämpfung in deutschen Städten, München 1914.

50 Jahre Münchener Straßenbahn, München 1926.